

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA PROTECTION
DE LA
MARINE MARCHANDE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Vendredi 25 Octobre 1907, à 3 heures

PAR

André GONTIER

~~~~~

*Président : M. BERTHÉLEMY, professeur*  
*Suffragants* { *MM. THALLER, professeur*  
*DESCHAMPS, professeur*

---

PARIS

**BONVALOT-JOUE, Editeur**

15, RUE RACINE, 15

---

1907



THÈSE  
POUR  
**LE DOCTORAT**



FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

---

**LA PROTECTION**  
**DE LA**  
**MARINE MARCHANDE**

---

**THÈSE POUR LE DOCTORAT**

*Présentée et soutenue le Vendredi 25 Octobre 1907, à 3 heures*

PAR

**André GONTIER**

---

*Président : M. BERTHÉLEMY, professeur*

*Suffragants* { *MM. THALLER, professeur*  
*DESCHAMPS, professeur*



---

PARIS

**BONVALOT-JOUVE, Editeur**

15, RUE RACINE, 15

---

1907

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.*

A MES PARENTS



# La Protection de notre Marine Marchande

---

## INTRODUCTION

La question de la marine marchande est une question nationale, parce qu'elle intéresse à la fois l'avenir économique et la défense du pays.

Au point de vue commercial et industriel, le développement de la marine marchande a une très grande importance. Nous ne devons pas oublier en France, cette parole célèbre que prononçait Guillaume II dans une cérémonie officielle : « Notre avenir est sur l'eau. » Et complétant sa pensée à l'inauguration du port de Stettin, l'Empereur s'écriait : « Le développement de la marine commerciale de l'Empire, doit être la préoccupation principale du pays, le but constant des efforts de tous. »

M. Charles Roux, dans sa remarquable étude sur la marine marchande, résume en quelques mots l'utilité de la marine marchande au point de vue commercial.

« Outre l'énorme profit matériel qu'une nation tire du développement de ses transports, outre les bénéfices que lui assurent le travail de ses chantiers maritimes, la perpétuelle mise en œuvre de son outillage, les débouchés que trouvent dans cette industrie les produits de ses usines, le fer, le cuivre et le bois, la somme de salaire qu'elle peut ainsi distribuer à sa population ouvrière ; outre l'assurance qu'elle a de pouvoir demander à ses propres ressources la construction de ses bateaux de guerre ; outre enfin l'aide précieuse qu'en cas de lutte lui prêtent les transports de commerce, armés en croiseurs, un intérêt d'un genre tout spécial mais d'un prix inestimable s'attache à la présence sur toutes les mers du globe du pavillon national glorieusement promené ; une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune, c'est encore une enseigne de crédit, un signe de force, la preuve affirmée devant tous les peuples de sa puissance. »

A ces arguments si brillamment exposés, on a répondu qu'il importait peu que les marchandises fussent importées ou exportées sous pavillon national, et que la seule question intéressante pour le commerce était de faire transporter ses produits aux meilleures conditions possibles. Et pour appuyer cette démonstration d'un exemple, on a cité la Belgique qui a vécu sans marine marchande et dont le port, Anvers, s'est classé le cinquième des grands ports européens.

Cependant on ne peut pas nier, que la suppression,

ou la diminution de la marine marchande cause à un pays un préjudice à la fois matériel et moral.

Sans compter le grand nombre de personnes que l'industrie de la marine fait vivre, et les sommes importantes que représente le fret national transporté et qui irait enrichir la marine des pays étrangers, le commerce lui-même subirait un dommage peut-être irréparable. On peut faire, pour la marine marchande, une comparaison avec les frais de transports des grands magasins. Ces frais sont considérables et cependant aucun de ces commerçants ne songe à les réduire. Supposons qu'un grand magasin ait l'occasion de traiter très avantageusement avec un de ses concurrents pour le transport de ses marchandises, à première vue, ce commerçant fait une bonne affaire en réalisant un bénéfice sensible, mais le public qui verra la marchandise qu'il achète, transportée par le concurrent, considérera que la maison où il s'est approvisionné n'est que la succursale de l'autre, et petit à petit il délaissera le magasin, ce qui amènera la ruine du commerçant.

Il en est de même dans le commerce international. L'étranger qui constate que toujours le produit français est transporté par un navire étranger, assimile le pavillon à la marchandise et pour peu que ce navire appartienne à un commerçant habile, celui-ci substituera la marchandise de son pays à la marchandise française. C'est ainsi que les Allemands procèdent tous les jours, et c'est de cette façon, que nous perdons nos meilleurs clients.

Il est donc bon de répéter avec Lefèvre-Portalès cette parole profonde : « Il n'y a pas de commerce national sans marine nationale. » Et cela est si vrai, que la Belgique qui s'était désintéressée de la question de la marine marchande, n'est pas satisfaite des résultats obtenus et s'efforce de créer une marine nationale. Ce que la Belgique fait au point de vue de ses intérêts matériels, nous devons le faire nous aussi, non seulement dans ce but, mais encore au point de vue de nos intérêts moraux. La France est un grand pays et le pavillon qui flotte dans les mers étrangères, est la meilleure preuve de la vitalité et de la puissance d'une nation.

Enfin il est certain, que des liens très étroits unissent la marine marchande et la marine de guerre. La théorie des transports de l'Etat a fait son temps, et de plus nous devons compter sur la flotte commerciale pour servir de croiseurs auxiliaires. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler les nombreuses difficultés auxquelles s'est heurté le Gouvernement lorsqu'il s'est agi de transporter les troupes françaises au Tonkin, au Dahomey, à Madagascar et en Chine, et par contre les nombreux avantages rendus par la marine marchande anglaise pendant la guerre du Transvaal.

Du rapide exposé qui précède, il résulte que l'utilité d'une marine marchande est incontestable et que la France n'a pas le droit de se désintéresser de son avenir.

## PLAN

L'étude de la marine marchande se divise naturellement en plusieurs parties :

1<sup>o</sup> Après avoir fait un historique très rapide de notre marine, et étudié les différentes lois qui ont réglementé cette matière, nous aboutirons à cette conclusion, que le système des primes est mauvais au point de vue théorique et au point de vue pratique ;

2<sup>o</sup> Il est évident, que le problème de la marine marchande est un problème complexe, il faut donc examiner une à une toutes les causes qui nuisent au développement de notre marine ; c'est-à-dire les différents obstacles que rencontrent la construction et l'armement en France ;

3<sup>o</sup> Enfin nous nous demanderons, s'il est possible de substituer au régime des primes un remède efficace, et nous étudierons quel a été dans le passé et dans le présent, l'utilité des ports francs, dont l'application dans notre pays amènerait le développement et la prospérité de la marine marchande.

## CHAPITRE PREMIER

### Histoire de notre Marine et Etude des principales Lois en la matière

---

#### SECTION I

##### *Législation avant 1881*

Laissant de côté l'histoire de notre marine sous l'ancien régime, nous examinerons quel fut, pendant le siècle dernier, les résultats obtenus par les différentes lois qui sont intervenues en la matière.

Au moment de la réunion des Etats Généraux en 1789, la situation de notre marine n'était pas brillante, aussi la Convention décida-t-elle de voter la première loi de protection. *L'acte de navigation* du 21 septembre 1793 interdisait la francisation des navires construits à l'étranger, et mettait ainsi les chantiers français à l'abri de toute concurrence. De plus, l'importation des marchandises en France et dans les colonies, était réservée exclusivement aux

navires français, ou aux navires de la nationalité du port d'origine.

Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, notre marine périlite de plus en plus et elle est incapable de faire face aux exigences du commerce. Un nouveau régime était nécessaire ; il fut institué par la loi du 28 avril 1816.

*La loi du 28 avril 1816*, règle la matière jusqu'en 1860, où les idées libres échangeistes firent leur apparition. Cette loi prend un certain nombre de mesures très protectionnistes qui devaient assurer, croyait-on, le relèvement de notre marine. Elle établit tout d'abord une surtaxe de pavillon, qui frappe les marchandises importées sous pavillon étranger.

Elle crée également un droit de navigation ayant pour base le tonneau de jauge, et plus élevé pour les navires étrangers que français. Enfin, elle maintient le monopole des navires français pour les transports entre la France et les colonies.

Ces mesures de protection ne firent qu'aggraver la décadence de notre marine ainsi que le montre le tableau suivant (1).

| Années | Marine Anglaise    | Marine Française |
|--------|--------------------|------------------|
| 1815   | 2.448.000 tonneaux |                  |
| 1825   | 2.329.000 »        |                  |
| 1830   | 2.202.000 »        | 689.000 tonneaux |
| 1835   | 2.360.000 »        | 655.000 »        |
| 1840   | 2.768.000 »        | 662.000 »        |
| 1845   | 3.123.000 »        | 611.000 »        |

---

1. Chiffres empruntés à l'Enquête parlementaire de 1863, p. 91.

Certains pays, comme l'Angleterre et les Etats-Unis, réclamèrent contre ces mesures de protection et nous menacèrent de représailles, si bien qu'un certain nombre de conventions furent signées avec les pays étrangers leur accordant les mêmes droits qu'aux navires français.

En 1860, une réaction se produit de protection et l'on renverse un à un tous les remparts accumulés autour de notre marine par les lois antérieures.

La convention du 25 octobre 1860 avec l'Angleterre, décide que les navires construits dans ce pays pourront être francisés, moyennant le paiement d'un droit de 70 francs par tonneau de jauge et de 60 francs seulement à partir de l'année 1864. Les Etats-Unis obtiennent les mêmes avantages dans les décrets du 25 août 1861 et du 5 février 1862. Enfin la loi du 3 juillet 1861, permet aux navires étrangers de faire le service des transports entre la France et les Colonies.

*Loi du 19 mai 1866.* — Cette loi donne à la marine un régime de liberté absolue. On supprime la surtaxe de pavillon, il n'y a plus de tonnage différentiel pour les navires étrangers, et la taxe de francisation est abaissée de 60 francs à 2 francs. Enfin, pour permettre aux constructeurs nationaux de lutter avec leurs concurrents, le législateur accorde l'entrée en franchise des matières premières, nécessaires à la construction. Le seul avantage qui restait aux navires français était la réserve du cabotage national.

« Cette loi, écrivait M. Thiers, met la marine marchande entièrement à découvert devant les marnes marchandes étrangères. »

Le tableau ci-joint montre les résultats obtenus avec ce régime de liberté (1).

| Années | Marine Française |          |
|--------|------------------|----------|
| 1860   | 995.000          | tonneaux |
| 1865   | 1.008.000        | »        |
| 1870   | 1.072.000        | »        |
| 1871   | 1.077.211        | »        |
| 1873   | 1.085.000        | »        |

Ainsi que le démontre ce tableau, nous voyons pendant cette période, une augmentation sensible de notre flotte par suite du stimulant de la concurrence et de l'abandon des surtaxes de pavillon.

Après la guerre de 1870, l'Assemblée nationale votait la loi du 30 janvier 1872, qui revenait au système de protection. On restaure les surtaxes de pavillon tiers et on établit des surtaxes d'entrepôt. Quant à la construction, on décide de supprimer la franchise des matières premières ; on frappe de droits élevés l'importation des navires étrangers, et de ce fait, on rétablit en quelque sorte le monopole des constructeurs.

De nombreuses difficultés internationales furent la conséquence de cette loi, parce que l'on avait compté

---

1. Enquête parlementaire de 1874, p. 21 et 23.

sans les traités de commerce, qui nous liaient avec les pays étrangers et l'on fut obligé de s'incliner devant les menaces de représailles.

Dès 1873, se réunit une commission extra-parlementaire pour rechercher les moyens de venir en aide à notre marine et elle conclut à l'adoption du système des primes, qui fut inauguré en 1881. Voici, pendant la période d'application de la loi de 1872, les résultats funestes obtenus (1).

| Années | Nombre de navires | Tonneaux |
|--------|-------------------|----------|
| —      | —                 | —        |
| 1875   | 15.524            | 1.037    |
| 1876   | 15.441            | 1.027    |
| 1877   | 15.449            | 989      |
| 1878   | 15.527            | 975      |
| 1879   | 15.033            | 932      |
| 1880   | 15.058            | 919      |

## SECTION II

### *Législation actuelle*

*Loi de 1881.* — La loi du 29 janvier 1881, inaugure le système des primes à la construction et à la navigation. En ce qui concerne la construction, la prime est de 60 francs par tonneau de jauge brut pour les navires en fer ou en acier, de 20 francs, pour les navires en bois de plus de 200 tonneaux, de 10 francs

---

1. Rapport Baudin, 1906, p. 14.

pour les navires en bois de moins de 200 tonneaux et de 40 francs pour les navires mixtes. Comme on le voit, on n'établit pas de différence entre les navires à voiles et les navires à vapeur ; cependant ces derniers étaient plus avantagés, parce qu'ils touchaient une prime de 12 francs par 100 kilogrammes de machines.

Les primes à la navigation, étaient pour les navires de construction française de 1 fr. 50 par tonneau de jauge nette, et 1000 milles parcourues, avec une décroissance annuelle.

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Pour les navires en bois..... | 0,075 |
| —          composites.....    | 0,075 |
| —          en fer.....        | 0,05  |

Quant aux navires de construction étrangère, ils ne touchaient que la moitié de la prime accordée aux navires construits en France.

Les effets de la loi de 1881, furent une excitation factice et un relèvement apparent de notre marine, qui retomba ensuite beaucoup plus bas qu'avant l'institution des primes (1).

| Années | Navires | Tonneaux |
|--------|---------|----------|
| —      | —       | —        |
| 1881.  | 15.126  | 914      |
| 1882   | 15.200  | 983      |
| 1883   | 15.222  | 1.003    |

---

1. Rapport Baudin, p. 14.

|      |        |       |
|------|--------|-------|
| 1884 | 15.352 | 1.033 |
| 1885 | 15.266 | 1.000 |
| 1886 | 15.351 | 992   |
| 1887 | 15.237 | 972   |
| 1888 | 15.278 | 961   |
| 1889 | 15.194 | 932   |
| 1890 | 15.111 | 944   |
| 1891 | 15.047 | 948   |
| 1892 | 15.278 | 905   |

Cette loi de 1881, a du reste été blâmée par les défenseurs des primes, et voici ce que disait à ce sujet M. Siegfried, dans son rapport en 1892, page 11 :

« En ce qui concerne la construction française, les résultats n'ont pas été favorables. »

Nous avons vu d'autre part, les effets au point de vue de l'armement et l'on peut dire que les résultats n'ont pas répondu au but du législateur. M. Baudin, à la page 8 de son rapport, confirme du reste cette opinion lorsqu'il écrit : « L'institution dans la loi 1881 de la demi-prime à la navigation et aux navires de constructions étrangères avait un résultat inattendu, les armateurs en présence des prix parfois exagérés des constructeurs français, avaient acheté un nombre excessif de vieux navires étrangers, et la flotte commerciale française s'était trouvée accrue de tout le rebut des flottes commerciales étrangères. »

*Loi de 1893.* — Lorsque la nouvelle Chambre se réunit, elle vota la loi du 30 janvier 1893 sur la

marine marchande sans discussion, tout le monde était d'accord pour persévérer dans la voie des primes, qui avait donné de si mauvais résultats, et il n'y eut de dissentiment entre les membres du Parlement, que lorsqu'il s'agit de discuter le taux auquel s'élèveraient les primes. Les constructeurs avaient été sacrifiés dans la loi de 1881, ils prennent en 1893 une revanche éclatante sur les armateurs, en se faisant donner un monopole de fait.

Pour les navires de constructions françaises, les primes sont sensiblement augmentées.

Navires en fer et en acier, 65 francs par tonneau de jauge au lieu de 60 francs ; navires en bois de 150 tonneaux ou plus 40 francs par tonneau de jauge au lieu de 20 francs ; navires en bois de moins de 150 tonneaux 30 francs par tonneau de jauge au lieu de 10 francs ; machines 15 francs par 100 kilogrammes au lieu de 12 francs.

Quant aux primes à la navigation, la loi de 1893 la fonde sur la jauge brute au lieu de la jauge nette, ce qui aurait dû avoir pour conséquence, de diminuer le taux de la prime, dont on élargissait la base ; c'est ce que l'on fit pour les vapeurs en leur accordant 1 fr. 10 par tonneau de jauge brute totale et par 1000 milles parcourus avec une décroissance annuelle de 0 fr. 06 pour les navires en bois, et de 0 fr. 04 pour les navires en fer ou en acier. Mais pour les voiliers, la prime fut augmentée et portée à 1 fr. 50 avec une décroissance annuelle de 0 fr. 08 pour les navires en bois, et de 0 fr. 06 pour les navires en fer et en acier.

Au point de vue de la construction, la loi eut pour effet, de faire construire un grand nombre de navires à voiles, au détriment des vapeurs, ce qui est la négation du progrès. De 1893 à 1901, nous construisons environ 372.000 tonnes de navires à voiles, alors que les nations étrangères se débarrassent des leurs, et nos armateurs sont obligés de s'adresser à l'étranger pour les vapeurs, parce que les chantiers de construction française refusent leurs commandes.

Du reste les armateurs français savent, eux aussi, profiter de la prime, et l'on voit nos navires parcourir sur lest les mers étrangères.

Voici des exemples concluants donnés par M. Caillaux. Discours de M. Caillaux, 7 novembre 1901.

Extrait du rapport du consul d'Angleterre à Nouméa, publié par le *Foreing office* en juin 1901.

« Par exemple (février 1901), un quatre-mâts, en ce moment dans notre port, de 2.400 tonneaux, a quitté le Havre sur lest à désignation de Saïgon, où il a pris un chargement de 1.000 tonnes de riz pour Nouméa. Dans ce dernier port, il a embarqué du minerai pour Rotterdam et tout ce voyage s'élèvera de 6.000 livres, à 6.400 livres sterling, selon la distance parcourue.

« Un autre exemple plus frappant est celui d'un quatre-mâts embarquant en ce moment du minerai en Nouvelle-Calédonie. Ce navire a préféré quitter Glasgow, à destination de la Nouvelle-Calédonie

sur lest, malgré les offres d'un chargement de France pour l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, parce que à cause de la prime, il était plus avantageux de ne pas perdre de temps pour le chargement et le déchargement, et de parcourir un plus grand nombre de nœuds, dans un temps donné. »

Il est inutile de multiplier les citations de ce genre, elles seraient trop nombreuses ; mais il est peut-être intéressant de dire que l'on peut estimer à 200 millions, les sacrifices qui ont été demandés aux contribuables, pour permettre à nos constructeurs de fabriquer des voiliers démodés et à nos armateurs de naviguer sans marchandises.

Voici du reste, ce que dit au sujet de la loi de 1893, M. Charles Roux, commission extra-parlementaire de 1897, page 104 :

« J'estime sans exagération, que la loi de 1893, n'a été en aucune façon utile aux constructeurs français, et qu'elle a été nuisible à la marine française. »

M. Estier confirme du reste cette opinion, dans un rapport en 1899, sur la loi de 1893, lorsqu'il dit : « Que l'on examine les effets de cette loi, en ce qui concerne l'armement, ou en ce qui touche la construction, il est impossible de méconnaître, que sauf pour l'armement à voiles, les résultats ont été déplorable. »

*Loi de 1902.* — Dès 1896, s'est réunie une grande commission, pour rechercher les causes de la déca-

dence de notre marine et pour y porter remède. Ces travaux ont abouti à la loi du 7 avril 1902, dont nous allons étudier les principales dispositions. Pour la construction, elle conserve le système de la loi de 1893 et de plus elle crée une compensation d'armement pour les vapeurs construits à l'étranger en fer ou en acier, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts, armés sous pavillon français, pour le long cours ou le cabotage national.

La compensation est fixée par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale, pour la navigation au long cours à :

- 5 centimes par chaque tonneau, jusqu'à 2.000 tonneaux ;
- 4 centimes par chaque tonneau de 2.000 à 3.000 tonneaux ;
- 3 centimes par chaque tonneau de 3.000 à 4.000 tonneaux ;
- 2 centimes par chaque tonneau au-dessus de 4.000 tonneaux.

Quant à la prime de navigation, elle est accordée à tout navire de construction française, naviguant sous pavillon français, lorsqu'il jauge plus de 100 tonneaux bruts. Elle est fixée par 1000 milles parcourus et par tonneau de jauge brute totale.

Pour les vapeurs, le taux de la prime est de 1 fr. 70 la première année, avec une décroissance annuelle de :

- 4 centimes pendant quatre ans ;
- 8 centimes pendant les quatre années suivantes ;
- 16 centimes pendant les quatre années suivantes.

Toutefois pour les vapeurs qui jaugent plus de 3.000 tonneaux bruts, le taux de la prime sera diminué sur l'ensemble de la jauge totale de 1 centime par 100 tonneaux ou fraction de 100 tonneaux ; au-dessus de 3.000 tonneaux, sans que le taux de la première année puisse descendre au-dessous de 1 fr. 50 jusqu'à 7.000 tonneaux.

Pour les voiliers, la prime est de 1 fr. 70 la première année, avec une décroissance annuelle de :

2 centimes pendant quatre ans ;

4 centimes les quatre années suivantes ;

8 centimes les quatre années suivantes ;

et pour les voiliers jaugeant plus de 600 tonneaux bruts, le taux de la prime initiale est diminué sur l'ensemble de la jauge totale de 10 centimes par 100 tonneaux, ou fraction de 100 tonneaux, au-dessus de 600 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux.

La durée de la prime à la navigation est de douze ans.

La loi de 1902 accorde en outre, une prime à la vitesse, sous forme d'une réduction de 5 0/0 de la prime pour les vapeurs ayant réalisé, aux essais en demi-charge, une vitesse de moins de 11 nœuds ; de 10 0/0 pour ceux qui ont donné moins de 16 nœuds. Les vapeurs ayant donné moins de 10 nœuds, ne peuvent toucher aucune prime.

Enfin, la loi de 1902 limite ce qu'on appelle le crédit tonnage, en fixant à 500.000 tonneaux de jauge

brute (dont 200.000 au plus pour les navires de construction étrangère), le tonnage des vapeurs admis à bénéficier de ces dispositions, et à 100.000 tonneaux bruts le tonnage maximum des voiliers ; et d'autre part elle limite le crédit argent en fixant à 115 millions (dont 15 millions) pour les voiliers, les crédits qui pourraient être attribués en primes à la navigation et compensation d'armement, et à 50 millions les crédits affectés aux primes à la construction pour les 400.000 tonneaux prévus, sans que plus de 50.000 tonneaux puissent bénéficier de la prime chaque année.

La loi de 1902 n'eut pas pour résultat de relever notre marine marchande.

Voici ce qu'écrivait à ce sujet M. Baudin, dans son rapport sur la marine marchande en 1905 :

« De 1901 à 1903, le tonnage des vapeurs n'augmente que de 38.000 tonneaux, tandis qu'aux Etats-Unis, ce tonnage augmente de 487.000 tonneaux.

« Pendant la même période, et même en 1904, la proportion de la navigation sous pavillon français, sans la navigation totale, soit en se bornant à la navigation de commerce, soit en prenant l'ensemble du mouvement maritime (navigation réservée, comprise) continue à s'abaisser d'une façon régulière et passe selon l'hypothèse, de 20 à 18 0/0, ou de 29 1/2 à 28 0/0... Pendant ce temps, les dépenses faites pour la marine marchande, ont cependant été considérables. De 1902 à 1904, il a été payé, tant pour la

loi de 1893, que pour la loi de 1902, une somme totale de 107.875.000 francs, soit une moyenne de plus de 35 millions de francs par an. »

La loi de 1902 a donc produit les mêmes effets que les lois précédentes, elle a échoué, parce qu'elle était une loi de prime, comme toutes les lois qui seront votées dans cet ordre d'idées.

*Loi de 1906.* — En 1904 s'est réunie la troisième grande commission extra-parlementaire depuis 1870, qui a élaboré une nouvelle loi de prime, la loi du 20 avril 1906.

Cette loi a séparé nettement la construction et l'armement, en accordant à chacune de ces industries, des avantages plus considérables que dans les lois précédentes.

En ce qui concerne la construction, la loi accorde aux navires à vapeur une prime de 145 francs, et aux navires à voiles 95 francs, par tonneau de jauge brute totale. Ces primes subissent une décroissance annuelle de 4 fr. 50 pour les vapeurs, et de 3 francs pour les voiliers, jusqu'à concurrence d'un chiffre minimum de 100 francs et de 65 francs, qu'elles atteignent à la dixième année. Quant aux bâtiments en bois, la prime est de 30 ou 40 francs par tonneau de jauge brute, suivant que la capacité du navire est inférieure ou supérieure à 150 tonneaux.

La construction des machines, sans distinction entre les machines motrices et les appareils auxiliaires, donne droit sur les voiliers comme sur les vapeurs, à une subvention spéciale de 27 fr. 50 par 100 kilo-

grammes, avec une décroissance annuelle de 75 centimes pendant les dix premières années et reste fixée au chiffre de 20 francs à partir de l'expiration de la dixième année. Ce chiffre est réduit à 20 francs, pour toutes les installations effectuées, après la mise en service du navire.

Le droit aux sept dixièmes des primes accordées, est acquis, lorsqu'il est justifié de la francisation du navire ; ou lorsque le navire a pris ses expéditions, s'il n'est pas destiné à la marine marchande française. Le surplus, c'est-à-dire les trois dixièmes, est acquis aux navires battant pavillon français, soit deux dixièmes à l'expiration du délai d'une année après la francisation et un dixième à l'expiration de la deuxième année. Quant aux navires en bois, les primes sont acquises intégralement dès que le navire est francisé.

La loi de 1906, accorde dans son titre II des primes à la navigation sous le nom de compensation d'armement. Cette compensation est acquise aux navires de construction française et étrangère, armés sous pavillon français, pour le long cours, ou le cabotage international, par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale, pour tous les navires ayant une capacité d'au moins 100 tonneaux.

|                                                                |      |
|----------------------------------------------------------------|------|
| Vapeurs jusqu'à 3,000 tonnaux.....                             | 0,04 |
| Vapeurs de 3.001 à 6.000 tonneaux ; par tonneau en sus.        | 0,03 |
| Vapeurs au-dessus de 6.000 tonneaux ; par tonneau en sus ..... | 0,02 |

|                                                                  |      |
|------------------------------------------------------------------|------|
| Voiliers jusqu'à 500 tonneaux.....                               | 0,03 |
| Voiliers de 501 à 1.000 tonneaux; par tonneau en sus.            | 0,02 |
| Voiliers au-dessus de 1.000 tonneaux; par tonneau en<br>sus..... | 0,01 |

Pour éviter, que les navires touchent les primes en restant dans les ports sans naviguer, la loi décide que la prime n'est accordée qu'aux bâtiments qui justifient entre la date de l'armement et celle du désarmement d'un parcours moyen correspondant à 90 milles, pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 14 nœuds et au-dessus, 85 milles pour les navires à vapeur, ayant réalisé dans les mêmes conditions une vitesse de 12 à 14 nœuds; 65 milles, pour les navires à vapeur ayant réalisé une vitesse de 11 à 12 nœuds, 55 milles, pour les navires à vapeur ayant réalisé une vitesse de 9 à 10 nœuds et enfin 35 milles pour les navires à voiles.

Pour remédier aux abus des armateurs naviguant sur lest, les bâtiments ne bénéficieront de la compensation d'armement, que s'ils peuvent justifier qu'ils ont transporté depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français, une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins le tiers de leur jauge nette et ce sur le tiers au moins du parcours total effectué; quant à ceux qui n'auront pas transporté des marchandises représentant en tonneau d'affrètement au moins la moitié de leur jauge nette sur la

moitié de leurs parcours, le taux de la compensation d'armement sera réduit de 10 o/o.

Enfin la nouvelle loi encourage la vitesse, d'une part en réduisant le taux de la compensation de 15 o/o pour les vapeurs ayant réalisé aux essais une vitesse inférieure à 10 nœuds, et en supprimant toute compensation à ceux qui ont une vitesse inférieure à 9 nœuds. D'autre part, le taux de la compensation est majoré de 10 o/o, de 20 o/o et de 30 o/o pour les navires d'une vitesse de 14 nœuds, 15 nœuds et de 16 nœuds.

Les résultats de la loi de 1906, ne sont pas plus brillants que ceux des lois précédentes. En 1905, on construit 49.900 tonneaux, et en 1906, seulement 32.200 tonneaux. Quant à l'effectif de notre marine, il subit un léger accroissement. Nous avons 1.387.200 tonneaux en 1905, et 1.400.500 tonneaux à la fin de 1906.

M. Estier, avait du reste prévu le triste sort de cette nouvelle loi, lorsqu'il s'exprimait ainsi devant la commission extra-parlementaire de 1904, page 75 : « Ce ne sera pas une loi de développement, ce sera peut-être une loi qui atténuera ou ralentira la fin de la marine marchande. »

M. Baudin, a lui aussi, dans son remarquable rapport de 1905, indiqué la morale que l'on peut tirer de toutes ces lois sur les primes en disant : « Il est très difficile, pour ne pas dire impossible, de bien faire les lois de primes. »

Nous sommes en cela absolument d'accord avec l'ancien ministre des Travaux publics.

## CHAPITRE II

### Critique des Primes

---

De l'étude des lois sur la marine marchande, nous sommes arrivé à cette conclusion, c'est que les primes n'ont pas servi au développement de notre marine et il est facile de démontrer, que le système ne se comprend pas au point de vue théorique et est nuisible au point de vue pratique.

#### SECTION I

##### *Critique au point de vue théorique*

Le système des primes consiste dans une intervention de l'Etat en matière économique, mais cette intervention ne se justifie que lorsqu'elle a lieu temporairement et lorsqu'une industrie est en état de crise. C'est ce qu'expliquait fort bien M. Clapier, membre de la commission extra-parlementaire de 1873, lorsqu'il combattait le principe de la future loi de 1881.

M. CLAPIER. — « Messieurs, si je croyais que les primes fussent un moyen de ranimer la marine marchande, je serais le premier à les voter ; mais je n'ai pas confiance en ce système. Les primes sont un moyen précaire, passager, et elles coûteraient très cher, elles peuvent avoir pour résultat de remédier à des inconvénients immédiats, de permettre des liquidations difficiles, de ménager des transitions, c'est possible, mais comme système permanent c'est mauvais. L'Industrie qui s'habitue à la prime s'engourdit, s'endort, ne fait plus d'efforts et arrive inévitablement à la décadence. »

Ce que prédisait M. Clapier en 1873, s'est réalisé aujourd'hui, et théoriquement le système ne correspond plus à la définition que nous avons donnée, les primes qui doivent être temporaires, existent depuis près de quarante ans et la crise de notre marine, qui devait être momentanée, se prolongera tant que l'on continuera à appliquer ce système néfaste.

## SECTION II

### *Critique au point de vue pratique*

Au point de vue pratique, les primes sont à la fois inefficaces, onéreuses pour le Trésor, nuisibles aux intérêts généraux et peuvent attirer des représailles de la part des pays étrangers.

A. — *Système inefficace.* — Les primes sont fatalement inefficaces et voici pourquoi : de deux choses

l'une, et il est impossible de sortir de ce dilemme, le système produit des résultats ou il n'en produit pas. Lorsqu'un pays applique des primes à une industrie, si cette industrie se développe, les autres nations s'alarmant de cette concurrence, feront de même, si bien que dans le résultat momentané du système, se trouve la cause de son inefficacité absolue.

On peut prendre pour exemple ce qui s'est passé en matière sucrière. Après avoir lutté sous le régime de la liberté, les pays producteurs tels que la France, l'Allemagne et l'Autriche, ont appliqué un système de primes indirectes ; des primes indirectes on est arrivé aux primes directes et l'Allemagne était en train d'organiser de nouvelles primes déguisées au moyen des cartels, lorsque M. Caillaux, ministre des Finances, comprit le danger de cette situation inextricable et réussit avec son grand talent et son habileté bien connus à faire supprimer les primes dans la Conférence de Bruxelles. Les nations productrices de sucre, étaient en effet arrivées à ce triple résultat inattendu, les primes devenaient très onéreuses pour le Trésor, nuisibles au consommateur national, qui payait le sucre beaucoup plus cher que le consommateur étranger et inutiles pour les producteurs, puisque tous ayant les mêmes avantages, et aucun n'étant favorisé plus que l'autre, ils luttaient de la même manière que sous le régime de la liberté absolue.

Il est intéressant d'examiner le cas où le système des primes est absolument inefficace et ne donne

jamais aucun résultat. C'est malheureusement, celui de la marine marchande. Sous le régime de la liberté, quoi qu'on en puisse dire, la marine marchande était en progrès ; depuis que l'on applique le régime de protection, notre marine ne cesse de périlcliter.

C'est en effet, ce que démontre d'une façon irréfutable M. Caillaux, dans son très intéressant discours. (*Journal officiel* du 18 novembre 1905, p. 3332.)

« Les rapports de M. Baudin sont concluants et en particulier celui fort bien fait et très intéressant qui figure à la page 14.

« Du premier tableau qui concerne l'effectif de notre marine marchande, résultent les chiffres suivants que je sou mets aux réflexions de mes collègues. En 1875, nous avions 15.524 navires ; en 1900, nous en avions 15.585. En 1875, nous avions 1.037.000 tonneaux ; en 1900, nous en avions 1.038.000.

« En 1875, la part de notre pavillon dans le mouvement des ports français était de 29 0/0 en ce qui concerne la navigation de concurrence et de 37 0/0 en ce qui concerne l'ensemble de la navigation.

« En 1893, la part du pavillon français dans la navigation de concurrence est de 25 0/0, la part dans la navigation d'ensemble est de 35 0/0... »

B. — *Système onéreux.* — Le système de prime qui, ainsi que nous venons de le démontrer, est inefficace pour les intérêts généraux du pays, a le très grand inconvénient d'être onéreux pour le Trésor. M. Baudin, dans son rapport sur la marine mar-

chande, évaluée à 381 millions, les sacrifices faits par le Trésor français, sans compter bien entendu les subventions postales.

Mais alors, si les primes sont inefficaces et onéreuses, pourquoi continuer à les appliquer ? Est-ce parce qu'elles profitent à une minorité qui se consacre à l'industrie de la construction ou de l'armement non pas pour cette industrie, mais pour exploiter la prime ? On peut en citer un exemple entre mille.

Discours de M. Caillaux. *Journal officiel* du 7 novembre 1901 :

« Une des principales sociétés d'armement qui exploite les voiliers, — je ne la nommerai pas, — vient d'introduire ses titres sur le marché de Paris à des conditions très avantageuses, sinon pour les contribuables, au moins pour les actionnaires. »

« La société en question est propriétaire de quatre voiliers, le voilier X..., 2.000 tonnes, le voilier Z..., 3.100 tonnes, le voilier Y..., 3.100 et le dernier 2.000 tonnes.

« Afin de bien faire comprendre à la clientèle son genre d'affaires, la valeur et la sûreté du placement, la société n'hésite pas à mettre sous les yeux du public, le compte d'un voyage accompli par un de ses « cueilleurs de prime », le mot est imprimé.

« Voici le compte de voyage de ce voilier :

« 7 juillet 1899 au 19 juillet 1900 (un an douze jours) entre Nantes, Swansea, San-Francisco, Anvers.

*Recettes :*

Primes à la navigation

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Saint-Nazaire à Swansea..... | 963 fr. 70     |
| Swansea à San-Francisco..... | 50.521 97      |
| San-Francisco à Anvers.....  | 51.627 60      |
|                              | <hr/>          |
|                              | 103.113 fr. 27 |

« Le navire est allé sur lest de Nantes à Swansea et s'est bien gardé de prendre un chargement dans un port français.

*Frets :*

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Swansea à San-Francisco..... | 52.642 fr. 85  |
| San-Francisco à Anvers.....  | 121.884 24     |
|                              | <hr/>          |
|                              | 174.527 fr. 09 |
| Divers.....                  |                |
| Pilotins.....                | 149            |
| Surestaries.....             | Mémoire        |
|                              | <hr/>          |
| Total des recettes.....      | 277.789 fr. 36 |

« Je me permets de faire remarquer à la Chambre, que sur ce total, il y a 174.527 fr. 09 de bénéfice commercial et 103.113 fr. 27 de bénéfice pris sur le budget. Le total des dépenses est de 154.980 fr. 23 ce qui fait ressortir le bénéfice brut à 182.809 fr. 13 ; les charges atteignant 54.561 fr. 15 le bénéfice net s'élève à 68.247 fr. 98.

*Conclusion.* — Le capital de ce navire, du prix de 325.000 francs, donne un revenu de 20,95 0/0.

C. — *Danger de représailles.* — En présence de pareils faits, il est inutile d'insister, mais il n'est peut-être pas mauvais de faire remarquer que ce système vexatoire, peut entraîner des représailles de la part de l'étranger et détruire alors l'équilibre factice qu'il semblait apporter.

La vérité se trouve dans le rapport de M. Baudin, grand défenseur des primes, lorsqu'il fait les aveux suivants :

« Le système des primes a de graves inconvénients. Il oblige l'Etat à s'immiscer dans le fonctionnement de la marine...

« Est-il, en effet, un système de protection dont les résultats aient été plus déplorables...

« Il n'est pas possible cependant, que le remède tout artificiel qu'est un régime de primes directes, puisse jamais être calculé de façon à améliorer sur tous les points, une situation trop complexe pour qu'une simple mesure législative puisse répondre à toutes les questions posées, parer à tous les besoins qu'il faudrait satisfaire. »

### SECTION III

#### *Exemple des pays étrangers*

La cause des primes serait entendue et jugée, s'il ne restait un dernier argument que ses défenseurs exposent avec beaucoup de force et de bonne foi apparente.

Nous sommes fatalement obligé de continuer dans cette voie, disent-ils, parce que nos concurrents font de même et que l'abandon des primes, serait le signal non pas de la décadence, mais de la ruine de notre marine marchande.

Examinons donc les deux pays dont les marines sont les plus prospères, l'Allemagne et l'Angleterre, et voyons ce que l'on pense à l'étranger de notre régime économique.

A. — *Allemagne.* — On a prétendu que l'Allemagne pratiquait le système des primes indirectes au moyen des tarifs soudés. Voici en quoi ils consistent. Les marchandises allemandes qui sont transportées d'un point quelconque du territoire, vers Hambourg, pour aller de là en Extrême-Orient, bénéficient d'un tarif très réduit sur les chemins de fer. De là, on est venu affirmer qu'il y avait une prime indirecte sans remarquer qu'il s'agit d'un simple arrangement commercial et que d'autre part, un grand nombre de marchandises ne profitent pas de cet avantage, parce qu'elles arrivent par canal et que les tarifs soudés ne s'appliquent qu'aux chemins de fer.

Il ne semble pas, qu'il y ait une impossibilité absolue à appliquer ce système en France, certes, il y a des difficultés, mais elles ne sont pas insurmontables, elles tiennent à la diversité de nos compagnies et de nos ports, mais les compagnies de chemins de fer semblent vouloir entrer dans cette voie, puisque le 1<sup>er</sup> août 1904, la Compagnie d'Orléans, a établi

d'accord avec les Messageries Maritimes, un tarif réduit qui vise les expéditions de toutes gares de ce réseau sur Dakar et les principaux ports de l'Amérique du Sud.

En dehors de ces tarifs soudés qui ne sont pas un mode de protection, mais, nous le répétons, le résultat d'un arrangement commercial très ingénieux, l'Allemagne ne connaît, à part les subventions postales, que le régime de la liberté et les résultats les plus brillants ont répondu au zèle et à l'activité des armateurs allemands.

Pour n'en donner qu'un exemple, il suffit de rappeler que la Hambourg América Linie, qui est la compagnie la plus puissante du monde, n'a jamais eu recours à aucune protection officielle et n'a jamais réclamé ni subside, ni prime. Sa flotte est aujourd'hui de 140 navires, qui jaugent près de 700.000 tonnes.

D'un autre côté, le *Norddeutscher Lloyd*, qui distribuait régulièrement de bons dividendes, a vu baisser ses bénéfices depuis que l'Etat lui accorde une subvention postale. Cette société a donné 8, 50 o/o en 1900 à ses actionnaires et 6 o/o en 1903.

Ces faits montrent d'une façon évidente, que la prospérité de la marine allemande est due au régime de la liberté et que chaque fois que l'on veut appliquer un système de primes ou de subventions, on obtient à l'étranger, des résultats aussi désastreux qu'en France.

B. — *Angleterre*. — En ce qui concerne l'Angle-

terre, c'est bien sous le régime de la liberté la plus absolue, que ce pays a conquis une écrasante supériorité, qui lui donne plus de la moitié du tonnage du monde entier. Jamais la marine anglaise n'a été subsidiée et jamais elle n'a touché de prime. C'est également sous le régime de la libre concurrence, que l'Angleterre a développé ses chantiers navals et augmenté sans cesse ses constructions maritimes. Plus de 60 o/o du tonnage lancé dans le monde, est construit sur les chantiers britanniques.

On a répondu que l'Angleterre protégeait sa marine d'une manière spéciale, au moyen de droits de phares. Avec des statistiques, on a essayé de démontrer que les navires étrangers payaient une somme plus élevée que les navires anglais. Mais il est certain, que l'Angleterre pratique le système de l'abonnement aussi bien pour les navires anglais que pour les navires étrangers ayant des lignes régulières et naturellement, ce sont les navires anglais qui font le plus souvent ces services et qui bénéficient des réductions.

Du reste, de toutes parts se sont élevées des réclamations contre ce système. Voici ce qu'on peut lire dans une enquête anglaise sur la marine marchande.

« Une autre cause, qui contribue à faire tort au commerce britannique, est la perception des droits de lumière, c'est-à-dire, des droits exigés de tous les navires de commerce, qui pénètrent dans les ports britanniques, pour les phares, phares flottants, bouées, signaux, signaux de brouillard, et pour l'enlèvement

des épaves dangereuses... Tous les autres témoins qui ont parlé de la question, sont énergiquement d'avis que ces frais devraient être abolis et payés par le Gouvernement, absolument comme l'éclairage des rues. »

Le 4 mai 1906, est venu devant la Chambre des communes, un projet pour la suppression des droits de phare, qui avait l'appui du Gouvernement ; mais sur l'intervention de M. Chamberlain, le projet fut repoussé par 169 voix contre 142.

Depuis, la question a été reprise, et elle est actuellement soumise à une commission d'enquête, dont ni les travaux ni l'opinion ne sont encore connus ; mais il est certain que la question sera solutionnée d'ici peu, et que dans quelques années, les droits de phare auront disparu de la législation anglaise.

#### SECTION IV

##### *Mouvement d'opinion contre les primes*

A. — *A l'Etranger.* — Après avoir montré les résultats brillants obtenus par nos voisins, grâce à leur seule activité et à leur esprit d'initiative, il n'est pas inutile de savoir ce qu'ils pensent du système des primes que nous avons en France. En Allemagne, M. Albert Ballin, directeur de la Hambourg America Linie (1),

---

1. *Revue politique et parlementaire*, année 1904, t. IV, p. 29.

qui occupe dans l'armement du monde entier une situation hors de pair, s'exprime ainsi :

« Revenir au système des subventions est une politique dangereuse. L'expérience a prouvé que le système des subventions, non seulement ne favorise pas la navigation, mais encore lui porte préjudice. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter aux lignes françaises et italiennes de navigation. La navigation prospère surtout grâce à la liberté et à l'indépendance. De même que les compagnies jouissent d'années de prospérité, il faut qu'elles sachent traverser les mauvaises années. Quiconque ne sait pas supporter les années défavorables, doit en subir les conséquences ; celui qui ne peut marcher seul, doit nécessairement tomber à un moment donné. »

En Angleterre, voici les paroles qui furent prononcées dans une enquête sur la marine marchande :

« Les subsides sont le facteur le moins important, l'habileté et l'activité commerciale sont les facteurs les plus importants du développement récent de la navigation et du commerce de certains pays étrangers. »

En ce qui concerne notre système français, voici l'opinion de la commission :

« Tous ces subsides sont absolument hors de proportion avec les services rendus et d'une façon générale, il est certain que le commerce français n'a pas progressé d'une façon correspondant à la munificence croissante des subsides, tandis que les pro-

priétaires français de vaisseaux et particulièrement de vaisseaux à voile, ont indûment bénéficié de la dépense de leur pays. »

Enfin, M. D. Rhuys, représentant les Pays-Bas où toutes les expériences protectionnistes ont abouti à des échecs et où l'armement et les chantiers de construction enregistrent des succès en comptant sur leurs propres forces, disait dans un Congrès réuni en 1905 à Mons :

« En France on se lamente, on se plaint de la stagnation de la marine marchande nationale, et au lieu d'organiser des associations libres disposant d'hommes capables et de ressources suffisantes, on s'adresse à l'Etat pour lui demander l'argent des contribuables.

« L'impôt doit servir à améliorer les affaires de quelques armateurs. »

Aussi à la suite de ce rapport, le Congrès d'expansion mondiale de Mons, a-t-il adopté le vœu suivant :

« Le Congrès considère comme inefficaces les encouragements officiels donnés sous forme de primes générales et de subventions. »

B. — *En France.* — Les exemples de l'étranger, ont eu un certain retentissement en France, sans parler des nombreuses initiatives individuelles, on peut mentionner des groupements et des associations puissantes qui, comprenant le danger des primes, émettent des vœux en faveur du régime de liberté.

Parmi ces vœux, on peut citer, celui de la Société des industriels et commerçants de France, en

février 1905, sous la présidence de M. Julien Hayen.

« La Société des industriels et commerçants de France, convaincue que les lois de primes successivement intervenues, ont été néfastes, aussi bien pour la marine marchande que pour le commerce d'exportation, émet le vœu qu'on donne la liberté à la marine marchande au lieu et place de subventions qui impliquent une inutile déperdition de forces. »

Et en juin 1905, la section de la marine marchande, dont le président était M. Gaston Menier député, et le rapporteur M. Challet, ministre plénipotentiaire, souhaitait, « que sans vouloir revenir en arrière et tout en laissant s'éteindre progressivement l'effet des lois en vigueur, nos parlementaires cessent de persévérer dans cette voie des primes permanentes, qui n'ont jusqu'à présent produit et ne peuvent donner que de mauvais résultats ».

Enfin, pendant la discussion de la loi de 1906, il est bon de remarquer que des orateurs tels que MM. Louis Mill, Girod, etc., se sont faits les défenseurs de la liberté et ont combattu le régime des primes.

Nous tenons à signaler en dernier lieu, la très belle et très courageuse intervention de M. Caillaux, aujourd'hui ministre des Finances, qui dans plusieurs discours remarquables a battu en brèche et détruit tous les arguments des défenseurs des primes, sans que jamais aucun des orateurs qui lui ont succédé à la tribune, ait pu porter la moindre atteinte au très

beau monument en faveur de la liberté qu'il avait si solidement édifié.

De tels hommes honorent grandement la tribune française, et de tels exemples donnent confiance en l'avenir et l'on peut espérer que la loi de 1906, sera la dernière des lois néfastes sur notre marine marchande.

## CHAPITRE III

### Infériorité de notre marine

---

Le problème de la marine marchande, comme du reste tous les problèmes économiques, est complexe et ne peut être résolu par le système trop simple et trop facile des primes. Notre marine souffre, c'est un fait certain, mais au lieu de rechercher les remèdes qui peuvent la sauver, on lui applique un excitant factice et nuisible, la prime, que M. Caillaux, a appelé avec juste raison, « la morphine de la marine marchande ».

M. Louis Mill faisait également à la tribune de la Chambre, une comparaison qui dépeint bien la situation actuelle. « Ce système, disait-il, rappelle la scène de la cérémonie du *Malade imaginaire* dans laquelle on interroge le récipiendaire, on lui demande, ce qu'il faut donner à un malade qui se meurt de congestion. La saignée d'abord, la purge ensuite et enfin on pourrait presque dire : lui donner des primes. On lui demande ensuite, ce qu'il faut donner lorsque le malade meurt de consomp-

tion. D'abord saigner, ensuite purger et enfin des primes. Ce n'est pas ainsi, que nous sortirons de cette situation fâcheuse et que nous sauverons la marine marchande. »

Ces paroles sont bien l'expression de la vérité, il ne peut pas y avoir pour le commerce et l'industrie de miracle étatique, il est donc préférable, au lieu d'indiquer toujours le même remède inefficace, de trouver des solutions plus pratiques et plus rationnelles.

Nous examinerons donc successivement les causes d'infériorité de la construction et de l'armement.



## PREMIÈRE PARTIE

### Construction

---

#### SECTION I

Pour construire un navire il faut trois choses : 1° des matières premières ; 2° des ouvriers ; 3° un chantier possédant l'outillage nécessaire. Les partisans des primes soutiennent que les matières premières sont plus chères en France qu'à l'étranger, que la main-d'œuvre est plus onéreuse et qu'enfin les frais généraux sont plus élevés. Nous allons donc examiner si leurs prétentions sont justifiées.

A. — *Matières premières.* — Les matières premières sont plus chères en France qu'à l'étranger, ceci est exact ; mais il est facile d'en donner la raison. M. Millerand, M. Baudin et M. Rousseau, dans leurs rapports sur la marine marchande, ont tous répondu en disant : « Pour les matières, la différence entre le prix pratiqué en France et le prix pratiqué en Angleterre, résulte des « droits protecteurs établis par notre régime douanier ». Le remède à cette

cause d'infériorité est des plus simples et d'une efficacité absolue. Il suffit, comme cela se pratique du reste en Allemagne, d'admettre les matières premières en franchise et cela au moyen des ports francs dont nous ferons ultérieurement l'étude et dont nous démontrerons la nécessité pour sauver la marine marchande.

B. — *Main-d'œuvre*. — Le second argument que l'on invoque pour essayer de justifier l'infériorité de notre construction, c'est que la main-d'œuvre est plus onéreuse en France qu'à l'étranger.

Tout d'abord, il est certain que l'ouvrier français a un salaire nominal moins élevé que l'ouvrier anglais ; pour que la main-d'œuvre soit plus chère, il faudrait donc que le travail de l'ouvrier français soit inférieur en rendement.

Or rien n'est moins prouvé, et c'est à juste titre, que M. Bouhey-Allex est venu protester contre ces allégations, que M. Baudin avait reproduites dans son rapport, en disant : que le rendement de l'ouvrier anglais est supérieur, de sorte que les prix de main-d'œuvre rapportés au travail fait sont moindres en Angleterre qu'en France.

Nous ne pouvons que reproduire un extrait du discours de M. Bouhey-Allex : (*Journal officiel*, 17 novembre 1900, page 3805.)

« Au point de vue des salaires, il est incontestable que la main-d'œuvre est plus élevée en Angleterre qu'en France ; mais au point de vue du rendement, le résultat est discutable : toutefois, il est certain

que l'infériorité de rendement, si elle existe, n'est pas le fait de nos ouvriers français, ceux-ci ne sont pas inférieurs aux ouvriers anglais. J'ai reçu à cet égard les plaintes et les protestations d'une délégation des ouvriers des ports, qui m'ont prié de déclarer ici qu'ils se faisaient forts, si on les plaçait dans les chantiers anglais, aux mêmes conditions que les ouvriers anglais, de produire autant de travail que ceux-ci. Ils proposaient en outre de se prêter à l'expérience contraire, expérience consistant à faire venir des ouvriers anglais dans les chantiers français. On pourrait alors constater, disaient-ils, qu'à conditions égales, les ouvriers anglais ne produiraient pas plus de travail que les ouvriers français. »

M. Louis Mill. — « L'expérience a été faite, elle a été concluante et on a renoncé à l'emploi des ouvriers étrangers. »

Du reste, pour confirmer cette citation, on peut citer les paroles suivantes de M. Doumer, dans la commission extra-parlementaire de 1904, p. 34 :

« En ce qui concerne la main-d'œuvre, nos investigations ont été tout à fait infructueuses et nous avons des constatations allant à l'encontre des affirmations qui nous étaient apportées, à savoir que la main-d'œuvre sur les chantiers anglais est incomparablement plus élevée, que la main-d'œuvre sur les chantiers français. Mais on devait se demander quel était le rendement de cette main-d'œuvre, ici et là. Or rien n'est venu nous prouver que pour une dépense égale de main-d'œuvre on eût, sur les chantiers fran-

çais, un rendement moindre que sur les chantiers anglais ».

Enfin, M. Rousseau, dans son intéressant rapport sur la marine marchande à la commission extraparlamentaire de 1904, conclut dans le même sens que M. Doumer, en affirmant que l'on n'a jamais pu apporter la preuve de l'infériorité de l'ouvrier français vis-à-vis de l'ouvrier anglais.

En admettant cependant, comme ne cessent de le répéter les constructeurs, que la main-d'œuvre est plus onéreuse dans notre pays, ce résultat n'est obtenu que parce que la construction se fait d'une façon différente en France qu'en Angleterre, et que nos chantiers sont moins bien organisés que les chantiers anglais.

Voici ce que nous dit à ce sujet M. Florney, armateur à Nantes, dans l'enquête extraparlamentaire de 1897, page 350 :

« Le constructeur français construit presque autant de types différents qu'il construit de navires, le constructeur anglais, au contraire, après avoir étudié trois ou quatre grandeurs et types de navires, suivant l'importance de son chantier et les moyens dont il dispose, construit toujours les mêmes, d'où économie d'études qui ont été faites une fois pour toutes, de plans, de modèles... par suite de l'absence d'hésitation dans l'exécution, une habitude qui se traduit par une économie considérable de main-d'œuvre. »

Et M. Florney, cite un fait qui est absolument con-

cluant : M. Lotz, de la maison Lotz et Brissoneau, a été chargé par le service des Ponts et Chaussées, de la construction de trois dragues porteuses de vase pour le port de Dunkerque. Le constructeur a réalisé sur ces trois machines identiques une économie de 8.000 francs, entre la seconde et la première machines, avec un rendement égal du travail des ouvriers.

Mais alors, on s'explique difficilement les raisons pour lesquelles nos constructeurs n'imitent pas l'exemple de leurs rivaux qui leur réussit si bien.

Il n'y a qu'une explication à donner : les constructeurs français ne construisent pas en série, parce que les commandes ne sont pas assez nombreuses. Et il n'y a qu'un moyen de faire affluer les commandes, c'est de diminuer le prix de la construction en laissant pénétrer les matières premières sans les soumettre aux droits de douane dans les ports francs.

*C. Frais généraux.* — Enfin le dernier argument invoqué est celui des frais généraux, plus élevés en France que dans les autres pays.

A cela, M. Rousseau fait la réponse suivante : « De même que pour la main-d'œuvre, aucun chiffre, aucun renseignement matériel n'a permis au comité d'évaluer exactement l'écart entre les frais généraux des chantiers français et ceux des chantiers anglais. »

En admettant, ce qui est probable, qu'il y ait une différence à l'avantage des chantiers anglais, les frais généraux sont plus élevés en France :

1° Parce que nos chantiers sont trop nombreux et mal outillés ;

2° Parce que les commandes étant rares, nos constructeurs ne peuvent construire en série.

Cette multiplicité de chantiers et leur mauvais outillage est une vérité certaine. Il y avait en 1898 trois grands chantiers de construction ; aujourd'hui, il y en a un grand nombre mal outillés et disséminés sur tout le territoire. La cause de ce mal c'est la prime, grâce à la prime et uniquement pour vivre de la prime, un grand nombre de personnes sont entrées dans les affaires maritimes ; toutes ces industries qui n'ont de raison d'être que parce qu'il existe des primes et qui ne rendent aucun service, disparaîtraient sous le régime de la liberté et l'on verrait alors se former, comme en Angleterre, des réunions de chantiers puissamment organisés. Il existe, en effet, dans ce pays plus de cent chantiers groupés les uns auprès des autres en trois principaux districts. Et ces chantiers sont tellement bien organisés qu'ils luttent victorieusement contre la concurrence.

M. Rousseau, dans son rapport, constate, en effet, que la multiplicité de nos chantiers fait un tort véritable à l'industrie de la construction.

« A cet égard, il convient de signaler, qu'il existe aujourd'hui en France, 92 cales de construction, dont 48 ont plus de 100 mètres de longueur. Si l'on évalue, à 50.000 ou 60.000 tonnes la jauge totale des bâtiments pouvant être normalement commandés chaque année par les armateurs, et si l'on y joint les

navires exécutés pour la marine de guerre, l'ensemble suffirait à peine à occuper la moitié de ces cales. Constatons d'ailleurs, que parmi les chantiers actuels, trois sont de création toute récente ; leur ouverture, conséquence des lois de 1893 et de 1902, a eu pour résultat certain d'aggraver la situation des anciens chantiers, dont les frais généraux auraient été répartis sur un plus grand nombre de bâtiments, si leurs nouveaux concurrents n'avaient pas existé. »

Quant à la rareté des commandes, qui est cause de l'augmentation des frais généraux, nous en avons déjà parlé et nous avons dit que l'on ne peut remédier à cet inconvénient que par le régime de liberté et l'organisation des ports francs.

## SECTION II

### *Critique des Constructeurs*

Nous avons examiné les différentes charges qui pèsent sur la construction française, et nous avons vu qu'il était possible d'y remédier, mais peut-être nos constructeurs ne sont-ils pas à l'abri de tout reproche et ce sont les différents griefs des armateurs qu'il nous faut maintenant passer en revue.

Les constructeurs sont accusés : 1° de négligence ; 2° de réaliser des bénéfices considérables, non pas par leur construction, mais au moyen des primes et enfin, ce qui empêche nos armateurs de faire cons-

truire en France, c'est la lenteur et le prix trop élevé de la construction.

A. — *Négligence des constructeurs.* — Voici au sujet de la négligence des constructeurs un fait signalé par M. Cyprien Fabre, armateur : (Rapport sur le budget du commerce et de l'industrie 1898, page 156.)

« Si la situation de l'armement en France ne change pas et nous empêche d'avoir des bateaux modernes, d'ici à bref délai nous serons complètement supplantés par nos concurrents étrangers et ce sera notre mort.

« Dans cette situation, nous avons voulu ne rien négliger dans le but d'améliorer notre flotte, et absolument décidés à commander le navire dont nous avons besoin, nous nous sommes adressés l'année dernière aux constructeurs français. Après avoir dressé nos plans en fin janvier 1896, nous entamions des négociations avec les Ateliers et Chantiers de la Loire et avec les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

« C'est le 29 janvier, que nous avons remis par lettre aux Ateliers et Chantiers de la Loire, un aperçu de notre projet, en les priant de nous dire si l'affaire les intéressait et s'ils voulaient en faire l'étude.

« Point de réponse ; pas même un accusé de réception.

« Un mois après, ayant eu l'occasion d'aller à Paris, je suis allé voir le directeur de la Société : c'était bien

accentuer mon intention de construire et mon désir traiter avec la Loire.

« Le 27 février, la Société nous écrivit qu'avant d'entamer l'étude très importante du projet en question, elle désirerait savoir le prix auquel nous arriverions, et le délai de livraison auquel nous consentirions.

« Le 3 mars, nous leur exprimions notre étonnement de recevoir de pareilles questions au lieu du résultat de leur étude ; pour entrer toutefois dans leurs vues, nous leur disions que nous comptions sur environ quinze mois de délai et sur un prix n'excédant pas sensiblement deux millions.

« Point de réponse.

« En juillet et août, un courtier cherche à s'immiscer dans l'affaire, leur confirme notre ferme intention de construire et leur fait entrevoir qu'un premier bateau sera sans doute suivi de plusieurs autres. Les Chantiers de la Loire avouent qu'ils nous ont cru dans de tels termes avec les Forges et Chantiers de la Méditerranée que leur prix n'aurait servi que de terme de comparaison. On leur affirme, que nous n'avons pas pu nous mettre d'accord avec les Forges. Ils promettent de s'en occuper et de faire les études.

« Ils ne font rien.

« Le 17 septembre, je passe encore à Paris, je vais revoir le directeur des Chantiers de la Loire, qui me bat très froid et prétend attendre des renseignements complémentaires, il demande toutefois une

nouvelle note sur notre projet; nous la lui remettons le 24 septembre.

« Au 1<sup>er</sup> octobre, pas de réponse.

« J'ai cru avoir passé les bornes de la persévérance et j'ai abandonné mes pourparlers.

« Nous avons avec les Forges et Chantiers les meilleures relations et je serais désolé de leur faire de la peine, aussi me permettez-vous de ne pas entrer dans tous les détails de nos pourparlers avec elles et de vous dire simplement, que ces pourparlers ont commencé le 26 janvier et se sont terminés le 22 juillet. J'avoue que pendant cette période, un mois a été perdu par ma faute, à la suite du décès de mon regretté père.

« Pour mettre un terme à nos négociations et donner une solution à cette affaire, nous nous mîmes d'accord avec les ateliers de la Seyne et ceux de Marseille sur tous les détails de la spécification et, le 20 juillet 1896, je partis pour Paris.

« Après un échange de dépêches relatives à notre navire, entre la direction des Forges à Paris et la direction de la Seyne, le 21 ou 22 juillet, peut-être le 23, pendant que j'étais dans le cabinet du directeur des Forges, une dépêche fut reçue de la Seyne, stipulant trente-cinq mois de délai pour la construction du navire; le prix demandé était de 2.650.000 francs; j'avais offert ferme 2.550.000 francs.

« En admettant même, que ces messieurs eussent pu construire dans vingt mois environ, mon navire

m'aurait été livré vingt-six mois après le début de mes négociations avec le constructeur.

« Sur ces entrefaites, les Chantiers de la Gironde avaient appris mes dispositions. Un de leurs administrateurs nous demanda officieusement si nous pourrions les mettre à même de nous faire des propositions. Sur ce désir exprimé, nous donnâmes les éléments de notre projet et on promit d'en faire promptement l'étude. Nous n'avons jamais rien reçu.

« En résumé, les Forges et Chantiers de la Méditerranée, seuls parmi tous les chantiers français, se sont occupés de notre projet et ont mis six mois de lenteurs incomparables pour arriver à un prix énorme et à un délai phénoménal.

« En même temps, nous avons écrit à différents constructeurs anglais et ceux-ci n'ont pas hésité à formuler leur délai et leurs prix, bien qu'ils sussent qu'ils n'avaient aucune chance de succès sans demi-prime en notre faveur. Au bout de huit jours, nous avions la réponse de quatre chantiers de premier ordre ; leurs prix variaient entre 1.450.000 et 1.650.000 francs, et les délais de livraison de sept à dix mois. Tous offraient d'être à Marseille dans quarante-huit heures et de traiter ferme en trois jours. »

B. — *Bénéfices considérables réalisés grâce aux primes.* — Cette négligence que signale M. Cyprien Fabre, et dont nous pourrions citer bien d'autres exemples, est un fait qui n'est pas niable et qui tient uniquement au système des primes, qui permet au

constructeur de gagner de l'argent en construisant peu et en construisant cher. Malgré les plaintes des constructeurs, il est certain qu'ils ont réalisé de gros bénéfices grâce aux primes et nous pouvons indiquer le fait suivant, que relate la *Revue générale de la Marine marchande*, dans son numéro du 4 janvier 1906.

La Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, avec un capital de 10 millions, a enregistré en 1905 un bénéfice net de près de 8 millions, soit 80 o/o. Cette société après, avoir distribué 5 o/o à ses obligataires, a en plus accordé un dividende de 65 francs par action, et une somme de 400.000 francs a été allouée aux membres du Conseil d'Administration ; et il ne faut pas oublier que la réserve métallique de la société s'élève à 21 millions de francs, plus du double de son capital. De 1900 à 1906, cette société a pu, sur ses bénéfices ordinaires, amortir la totalité de ses obligations, distribuer chaque année, en dehors d'un intérêt de 5 o/o, un dividende dépassant 60 francs par titre, tout en augmentant sa réserve de 16 millions.

Les Chantiers de la Loire ne sont pas une exception, il en existe beaucoup d'autres dans les mêmes conditions et c'est pour des soi-disant malheureux de cette espèce que l'on ne ménage pas l'argent péniblement amassé de chaque contribuable ; peu importe que les charges du budget augmentent par suite de privilèges aussi injustifiés que celui-là, pourvu que les millions que l'on retire à l'ensemble des

travailleurs profitent à assurer le luxe de quelques riches !

De tels exemples suffisent pour juger le système des primes ; du jour où elles seront supprimées, ces plaintes injustifiées que font entendre certains constructeurs disparaîtront, parce que sous le régime de la liberté, ne subsisteraient que les constructeurs vraiment dignes de ce nom, capables de lutter avec toute leur énergie et par leurs seuls moyens.

Au point de vue de la construction proprement dite, les armateurs formulent deux griefs : les constructions sont trop chères et les navires demandent un temps beaucoup plus long à construire que dans les chantiers étrangers.

C. — *Prix élevé de la construction.* — Les constructions sont beaucoup plus chères en France qu'en Angleterre, c'est un fait indiscutable. Un armateur, M. Bernard, signalait dans l'enquête de 1897, page 165, le fait d'un cargo-boat de 2.500 tonneaux de portée en lourd, pour lequel il y avait un écart de 400.000 francs entre les prix anglais et français ; 865.000 francs en France, 465.000 francs en Angleterre, presque 90 o/o. Et il indiquait aussi le cas de cargo-boat de 5.500 à 6.000 tonnes, pour lesquels on avait traité en Angleterre au prix de 925.000 francs, alors qu'un chantier français des plus connus, avait demandé un prix supérieur à deux millions.

Voici également une lettre concluante de M. Bordes : (Rapport de M. Charles Roux sur le Budget général du commerce et de l'industrie, page 165, année 1898.)

« A la suite d'un très intéressant article de M. Georges Michel sur la « Décadence de notre marine marchande », l'*Economiste français* a publié le 11 septembre, une lettre des Chantiers de la Loire déclarant que l'écart du prix entre la construction française et la construction étrangère est de vingt pour cent seulement, et que dès lors, si l'on ne construit pas plus de navires en France, ce n'est pas la faute des constructeurs.

« Les armateurs seraient donc seuls responsables, aux yeux des constructeurs, de l'inactivité constatée dans nos chantiers.

« Etant au nombre de ceux qui sont ainsi mis en cause, nous vous demanderons, M. le Directeur, l'autorisation de répondre à cette assertion, avec chiffres à l'appui :

« Depuis quatre ans, nous avons fait construire en France onze navires en acier, jaugeant ensemble plus de 33.000 tonneaux : cinq de ces navires nous ont été livrés par les Chantiers de la Loire.

« Le prix qui nous était demandé en Angleterre, pour chacun d'eux, était de 630.000 francs et nous n'avons pu placer nos commandes en France qu'au prix de 850.000 francs, ce qui représente un supplément de 35 0/0 sur les prix anglais.

« En 1896, nous avons offert aux Chantiers de la Loire, la commande de deux navires nouveaux semblables, aux mêmes conditions, mais au lieu de 850.000 francs, c'est un prix de un million cent

cinquante mille francs qui nous a été demandé, soit une augmentation de 82 o/o sur le prix anglais.

« Inutile d'ajouter que dans ces conditions, nous avons été contraints de renoncer aux nouvelles constructions projetées ; c'est en Angleterre que nous avons dû nous procurer le tonnage dont nous avions besoin.

« Il est regrettable que les Chantiers de la Loire ne puissent pas consentir à tous les armateurs les conditions exceptionnelles qu'ils accordent à une seule compagnie de navigation, car au lieu de solliciter des commandes, ils en recevraient certainement plus qu'ils n'en pourraient livrer.

« Tous les armateurs français admettent que la loi sur la marine marchande leur permet de payer leurs navires en France vingt pour cent de plus qu'à l'étranger ; s'ils pouvaient obtenir ainsi tous les navires dont ils ont l'emploi, ils ne songeraient certainement pas à réclamer le rétablissement de la demi-prime.

« Confiant dans votre impartialité pour l'insertion de notre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée. »

Signé : ANT-DOM. BORDES ET FILS

D. *Lenteur de la construction.* — Si nos chantiers sont très chers, ils demandent aussi beaucoup plus de temps pour construire un navire que les chantiers anglais. Tous les armateurs s'en plaignent et les

constructeurs leur répondent en disant que cette lenteur provient de l'exigence des armateurs.

Voici ce que dit à ce sujet M. Rousseau :

« Le constructeur doit se plier aux idées personnelles de chaque armateur, ainsi deux bâtiments sortant d'un même chantier sont-ils rarement semblables ; chaque navire doit faire l'objet d'études spéciales. »

Et M. Lemée dans une très intéressante étude sur la marine marchande s'exprime ainsi :

« Les armateurs, durant les travaux, nous pressent toujours d'ajouter un hublot ici, une boiserie là et il cite un exemple emprunté au livre de M. Sarraut : « Et M. Coville me fait voir dans l'entrepont de l'*Algérie* des panneaux de bois superbes — acajou et teck — ornant non seulement les cloisons des cabines, mais encore la tôle de séparation des machines... »

A ces arguments, que les constructeurs exposent avec complaisance pour essayer de justifier la cherté et la lenteur de la construction, les armateurs ripostent en disant que rien n'empêche nos constructeurs d'adopter pour les navires de commerce un type de navire et de le construire en série comme le font les Anglais. Les armateurs seront moins exigeants dès qu'ils paieront moins cher.

Nous pensons que l'on peut faire les déductions suivantes, qui expliqueront les deux principaux défauts de notre construction.

Nos chantiers sont plus lents, parce qu'ils sont

moins bien outillés que les chantiers anglais. Ce mauvais outillage entraîne des frais généraux plus considérables. Ce sont ces frais généraux et le prix élevé des matières premières qui sont la cause de la cherté de la construction. Mais cette cherté de la construction, due en partie aux prix des matières premières et à ce fait que nous ne possédons pas comme en Angleterre de chantiers puissamment organisés, a pour autre cause la rareté des commandes. C'est ce que disait M. Dupuy de Lôme dans son rapport, en 1868 : « Les chantiers français, pourront prospérer à une condition, c'est qu'il y ait une marine marchande prospère, c'est qu'il y ait des armateurs pour faire des commandes. »

Le manque de commandes, en effet, empêche de construire des navires en série, ce qui aurait pour conséquence de diminuer les frais généraux.

Le nœud de la question c'est donc la question des commandes et si elles sont nombreuses, elles font disparaître les causes qui produisent la lenteur et la cherté des produits français.

Or le régime des primes ne peut pas procurer l'afflux des commandes ; vis-à-vis des armateurs français, le constructeur pourra encore vendre quelques navires à un prix élevé, ce qui lui permettra de toucher les primes et d'en vivre. Mais pour pouvoir construire beaucoup et en série, il faudrait pouvoir s'adresser à l'armateur étranger et comment admettre que l'armateur étranger achètera en France, puisque la construction y est très chère.

Le régime des primes amène fatalement la diminution des commandes ; le régime de la liberté, en supprimant les abus qui naissent des primes, permet d'introduire en France les matières premières sans droits de douane, encourage l'organisation de chantiers puissamment outillés, et par suite des commandes qui ne peuvent manquer d'affluer de la part de nos nationaux et de la part des étrangers, permet seul de lutter victorieusement contre les concurrents en supprimant d'une manière absolue toutes les causes d'infériorité de notre construction.

### SECTION III

#### *Avantages de la liberté*

On a critiqué ce régime de la liberté, qui peut seul sauver notre construction française, en disant qu'il entraînerait la perte de tous les chantiers actuellement existants.

Il est certain qu'avec ce régime on verrait disparaître un certain nombre de chantiers, qui se sont créés pour vivre uniquement de la prime ; mais ce n'est pas une raison pour sacrifier l'intérêt général à l'intérêt de quelques particuliers.

Les chantiers vraiment dignes de ce nom pourraient certainement, grâce à la multiplicité des commandes, venant d'une part de la suppression des petits chantiers et d'autre part du bon marché de leur cons-

truction, se développer beaucoup plus qu'avec le régime soi-disant protecteur, qui étouffe toutes les initiatives et empêche tout progrès. On peut le démontrer en établissant, d'une part, que même avec le prix élevé des matières premières, certains de nos constructeurs, qui sont dignes de tout éloge, reçoivent des commandes de l'étranger, et que d'autre part, la construction française défait toute concurrence lorsqu'elle n'était pas protégée.

M. Rousseau, dans son rapport, cite les faits suivants :

« Dans le même ordre d'idées, il n'est pas inutile de constater que certains chantiers français sont des fournisseurs réguliers de l'étranger pour les dragues, bateaux, pompes, bateaux porteurs et autres engins flottants. Ce matériel ne bénéficie point cependant de la prime à la construction ; c'est donc sous le régime de la libre concurrence que nos industriels réussissent à lutter avec leurs rivaux. »

La *Revue générale de la Marine marchande* du 7 décembre 1905, cite aussi le cas de deux constructeurs, l'un français et l'autre anglais, qui se sont présentés avec une différence de prix de 50.000 francs seulement, pour un vapeur de 2.000 tonnes.

Enfin M. Caillaux, dans son discours du 24 novembre 1905, signale la commande de deux paquebots pour le compte du gouvernement roumain et qui ont été construits par les Chantiers de la Loire.

« Voici au surplus, dit M. Caillaux, la note que je lis dans un rapport présenté à un récent congrès :

« Les Chantiers de la Loire viennent de venger la main-d'œuvre française, de l'injuste réputation que les constructeurs lui ont faite par esprit de lucre. Cette société française, a tout récemment lancé un paquebot mis en adjudication par le gouvernement roumain, après l'avoir soumissionné à un prix très inférieur à ceux demandés par ses concurrents, dont plusieurs étaient étrangers. Si cette affaire n'a pas été brillante pour la Société, elle n'en a pas moins été rémunératrice au dire des intéressés eux-mêmes... »

Enfin, il est peut-être bon pour rassurer ceux qui hésitent encore, de se tourner vers le passé et d'examiner quel fut pendant la période de liberté, l'essor de notre construction française. Pendant l'enquête qui eut lieu après la loi de 1868 et qui se termina au moment de la déclaration de guerre de 1870, la plupart des armateurs qui furent entendus vantèrent le bon marché et la rapidité de la construction française.

Voici à ce sujet quelques citations :

M. Robert Quesnel, page 419 :

« Alors l'on n'aurait pas tardé à voir combien les Anglais, qui sont cependant ceux qui font construire le plus, payent leurs navires plus cher que nous et combien leurs constructeurs abusent des coques très fines à l'avant et à l'arrière... »

M. Perré, page 973 :

« Pour avoir un bon navire à voiles en fer, en Angleterre, il faut aller à Liverpool ou à Londres

et là il coûtera aussi cher, sinon plus cher qu'en France. »

Enfin il faut retenir cet aveu d'un Anglais, M. Lindsay, membre du Parlement, qui était venu visiter nos chantiers et qui écrivait à son Ministre :

« Monsieur le Ministre

« Pendant les deux jours que j'ai passés ici en me rendant à Lisbonne, j'ai eu le plaisir de rencontrer M. A..., constructeur de navires à Bordeaux. Comme nous nous connaissons de nom depuis longtemps, il a bien voulu m'inviter à visiter ses chantiers et ses usines, où j'ai recueilli des renseignements qui ne sont pas sans importance et que je prie Votre Excellence de me permettre d'ajouter à ma déposition. Non seulement, ils confirment l'opinion que j'ai exprimée devant le Conseil supérieur sur l'aptitude de la France, envisagée comme nation maritime, mais encore ils prouvent jusqu'à l'évidence, qu'elle peut construire des navires à aussi bon marché que tout autre pays.

« J'ai visité les principaux ports de construction du monde et j'ai rarement trouvé des chantiers mieux organisés que ceux de Bordeaux, pour produire un grand nombre de navires de première classe. »

Puis, citant le cas d'un navire qu'il a visité, il ajoute :

« J'atteste, sans crainte d'être démenti, que dans la plupart des ports de construction maritime en

Angleterre, un navire semblable ne pourrait être livré à un aussi bas prix. »

Enfin dans l'enquête de 1873, page 311, M. Bonnet disait :

« Ainsi l'Autriche, a voulu faire contruire un immense navire-atelier, qui renferme tous les outils nécessaires à une flotte cuirassée; l'Autriche s'est renseignée et elle a trouvé un grand avantage à faire construire en France. »

Toutes ces citations prouvent que notre marine souffre du régime des primes et que seul un régime de liberté peut lui faire retrouver son ancienne splendeur.

Le jour où l'on supprimera les primes c'est donc avec confiance que l'on pourra envisager l'avenir, qui sera un avenir de développement et de prospérité pour la marine marchande.

## DEUXIÈME PARTIE

### Armement

---

Les plaintes des armateurs, sont aussi vives et aussi pressantes que celle des constructeurs. Battus dans la loi de 1893, qui consacrait le monopole de la construction, les armateurs ont pris leur revanche dans les lois postérieures, en citant, avec une certaine complaisance et un certain orgueil, les paroles suivantes que M. Durassier, directeur de la Marine marchande, avait prononcées pendant l'enquête extra-parlementaire de 1897 :

« Ne nous payons pas de mots, messieurs, dans la question qui nous occupe, il n'est pas possible de satisfaire à la fois et en même temps tous les intérêts en présence. Ce qui importe, c'est de classer, de sérier les intérêts selon leur degré d'importance, de généralité et d'urgence par rapport à la puissance de la France. Il faut dégager l'intérêt national. Eh bien ! de ces trois intérêts, celui de l'armement auquel est intimement lié l'intérêt des marins de nos ports, celui de l'industrie et du commerce d'exporta-

tion, celui des constructions navales, je dis que le dernier, si important qu'il soit, n'est pas dans les conjectures présentes, celui qui doit primer les autres. »

Puisque la question de l'armement est de la plus haute importance, voyons donc quels sont les griefs des armateurs et les motifs qu'ils invoquent pour justifier leur infériorité.

Ces causes peuvent être classées en trois catégories bien distinctes ; les unes sont des causes naturelles, venant de la situation géographique de la France et du manque de fret dans notre pays ; les autres dérivent du régime économique que nous subissons depuis quelques années et enfin, les dernières proviennent des charges administratives que l'Etat impose à l'armement ; je veux parler de l'inscription maritime et des charges imposées au matériel.

## SECTION I

### *Causes naturelles d'infériorités de notre marine*

A. — *Situation géographique.* — Autrefois, il était d'usage de vanter les beautés et la situation de la « douce France » et c'est ainsi que Montchrestien s'exprimait dans le *Traité d'Économie politique* qu'il dédiait au Roi : « Vos Majestez ont deux mers aux extremitez de ce royaume, je les appelle deux larges portes pour saillir sur les deux bouts du monde, deux issues par lesquelles vos

généreux peuples, sous les glorieux auspices de votre nom, peuvent aller porter l'oriflamme semée de lis en toutes les provinces de la terre. »

De nos jours, notre situation géographique est, paraît-il, devenue très nuisible à la marine marchande et voici la principale raison que l'on invoque. Tant que les transports maritimes ont été coûteux, dangereux et longs, le navire, qui venait des mers lointaines, avait hâte d'aborder sur la terre la plus proche et, de là, la cargaison s'acheminait par les voies terrestres vers sa destination définitive. Or l'Italie et l'Espagne, étant séparées du reste de l'Europe par des barrières trop hautes, c'était la France, qui se trouvait naturellement désignée pour recevoir dans ses nombreux ports tous les navires venant des pays lointains. La situation actuelle est différente depuis l'invention de la vapeur, qui a rendu les voyages maritimes beaucoup plus sûrs et beaucoup moins longs. Aucun navire ne s'arrête plus en France d'une façon définitive, mais il continue sa route vers les grands centres de production et de consommation. Le steamer, étranger qui va à Anvers ou à Hambourg, ne visite la France que pour prendre un fret complémentaire, ce qui nuit à nos armateurs, puisque nos navires français, qui partent du Havre ou d'un autre port, ne rencontrent pas les mêmes facilités pour compléter leur chargement.

A cet argument, on peut répondre aisément. Nous sommes sur la route des bateaux, qui, partant de

Hambourg ou de Fiume, viennent prendre le fret chez nous ; pourquoi n'imitons-nous pas nos rivaux et pourquoi nos armateurs ne font-ils pas de même, en établissant le départ de leurs lignes de navire dans un port étranger, au lieu de l'établir dans un port français ? Il y aurait peut-être des difficultés, mais elles ne sont pas si insurmontables, puisque la Compagnie des Messageries Maritimes suit ce système et fait partir une de ses lignes du port d'Anvers.

La question semble donc ainsi résolue en ce qui concerne les marchandises, mais pour les voyageurs, on peut vanter la situation géographique de la France, parce qu'il est évident que les passagers ont intérêt à rester le moins de temps possible en mer et par conséquent à partir des ports français, qui sont l'embarcadère naturel de l'Europe centrale et occidentale.

B. — *Manque de fret.* — Mais le grand argument invoqué par les armateurs, c'est le manque de fret. C'est, disent-ils, une cause naturelle à laquelle personne ne peut remédier, et c'est une des principales raisons de l'existence des primes. Voici du reste en quels termes s'exprimait M. Aubert Giraud, Secrétaire général du Syndicat des Armateurs de France, dans un interview publié dans le *Temps*, le 6 novembre 1904.

« Le principal obstacle au développement de la marine marchande provient, m'a dit M. Aubert Giraud, de la nature de notre fret de sortie. La

France exporte surtout des marchandises légères et coûteuses à destinations dispersées, et qui ne peuvent suffire au chargement d'un bateau. Par exemple, on remplira la cale d'un navire avec deux millions de charbon, mais on ne la remplira pas avec deux millions de soieries. Or, les Français exportent des soieries, des tissus riches et les Anglais du charbon, les Allemands, les Américains, du charbon et de la grosse métallurgie, les Norvégiens, du bois, etc.

« En somme, le fret français a un caractère complémentaire. Nous fournissons à l'étranger un complément, il nous fournit le principal. »

Ainsi d'après l'armement, la cause de la décadence de notre marine vient de la nature de notre fret. Nous ne voyons pas pourquoi nos armateurs n'imitent pas les étrangers en prenant le fret lourd au dehors, et en venant cueillir le fret complémentaire en France, et de plus, nous allons essayer de démontrer que nous avons une grande quantité de fret que nos armateurs laissent échapper par négligence.

Dans la grande enquête maritime qui a été faite en 1870, un négociant prononçait les paroles suivantes :

« Le Havre est une mine inépuisable de fret. » La situation n'a pas changé depuis lors, et dans l'enquête de 1897, M. Amédée Prince répondait aux armateurs : « Ce n'est pas le fret qui manque à la marine marchande, mais bien les navires qui manquent au fret, puisque nous sommes obligés de charger sur des navires étrangers une grande quantité des marchan-

disent que nous exportons. L'honorable M. Duprat a cité, dans son rapport, le chiffre de 50 o/o. »

M. Duprat : « Plus de 80 o/o. »

M. Amédée Prince : « Plus de 80 o/o représentant la part prise sur le fret français par les navires battant pavillon étranger. »

En effet, M. Duprat, directeur des Chargeurs Réunis a établi en 1896, dans un document adressé à la commission des armements, que nous avons reçu 10.072.844 tonnes et expédié 2.656.031 tonnes sous pavillon étranger, ceci représentant plus de 200 millions en argent que nos armateurs ont perdu par leur négligence.

Depuis 1897, nos armateurs, loin de reconquérir le terrain perdu, ont encore aggravé cette situation.

Voici ce qu'écrit à ce sujet M. Déchaille, dans la *Revue Générale de la Marine Marchande* en 1905.

« Le fret de sortie fait si peu défaut, que nos armateurs estiment eux-mêmes à 300 millions, c'est-à-dire à près d'un million par jour, celui que nos concurrents viennent cueillir chaque année dans nos ports. »

Ce renseignement est du reste complété par M. Challet, ministre plénipotentiaire, qui s'exprime ainsi :

« Mais où l'armement, en voulant trop impressionner le public et surtout les Chambres, fut mal inspiré, c'est en se plaignant du manque de fret à la sortie des ports français. Que deviennent ces affirmations devant les renseignements fournis d'une

part, par notre consul général à Anvers, qui estime à plus de 240 millions, dans le seul port de sa résidence, le fret français venu à la recherche des navires expéditeurs et de l'autre, par notre consul général de Londres sur les données mêmes de la Chambre de commerce française de cette ville, qui évalue à non moins de 120 millions, celui que nos exportateurs expédient par la Tamise, ce qui porte déjà à près de 400 millions un fret que nos armateurs n'ont même pas aperçu.

« Notez, qu'en cherchant ailleurs, on multiplierait les expéditions dont l'armement français ne semble même pas se douter et, en y ajoutant les 300 millions de fret qui figurent dans nos statistiques portuelles, on arriverait à un total de trafic maritime dépassant un milliard à la sortie de nos côtes; donc si nos armateurs se plaignent qu'ils n'en aperçoivent rien, n'est-ce pas l'aveu le plus candide et le plus démonstratif à la fois de leur incapacité professionnelle ? »

Il est inutile de multiplier les citations pour montrer que nous ne manquons pas de fret, et il nous suffit de citer cette triste constatation, que fait M. Baudin, dans son rapport sur la marine marchande :

« Il ne se passe pas de jour, que nous ne déplorions le manque de fret, or combien de fois n'a-t-on pas vu le cargo-boat anglais ou allemand, cales bondées de marchandises, parcourir le trajet que le nôtre parcourait à vide. »

La cause est entendue ; de l'aveu même des

défenseurs des primes, le plus sanglant démenti est infligé aux armateurs qui ne cessent de se lamenter et de répéter que le manque de fret est la cause principale de la décadence de notre marine.

La vérité est toute autre et un des motifs pour lesquels nos armateurs laissent aller la marine à sa ruine, c'est que leurs prix de fret sont trop élevés.

Dans l'enquête extraparlamentaire de 1897, on a cité des faits qui se passent de commentaire.

M. Tournade raconte, que pour un produit expédié en Amérique, on a demandé 30 à 40 schellings en France, tandis qu'à Anvers, le prix n'était que de 10 à 11 schellings.

M. Riouzel ajoutait que dans la Mayenne, dans le Maine-et-Loire et dans la Loire-Inférieure, un commerce de clous et d'ardoises s'effectue avec le Levant par voie maritime et que ces négociants, à cause du prix élevé demandé par nos armateurs, au lieu d'envoyer leurs marchandises à Saint-Nazaire ou même au Havre, ou encore à Dunkerque, préfèrent les envoyer à Anvers par voie ferrée et de là, les produits sont transportés par voie maritime à Constantinople, en passant par la Manche, l'Océan Atlantique et Gibraltar.

Et il terminait son exposé par un fait personnel, qui ne manque pas d'intérêt (page 120) :

« J'avais écrit moi-même (c'est la première fois que je fais acte de commerce, ce sera probablement la dernière), à une compagnie d'Anvers, et à la compagnie Grosos, du Havre, en demandant le taux

du fret sur Constantinople par terre, d'une marchandise déterminée. Il m'a été répondu que ces prix étaient de 11 fr. 75 à Anvers et de 30 francs dans tous les ports de France. »

Ces exemples sont malheureusement d'une rigoureuse exactitude et, de plus en plus, nous voyons le fret français fuir vers les ports étrangers. Voici, du reste, ce que dit à ce sujet M. Déchaille, dans la *Revue Générale de la Marine Marchande*, en 1906 :

« La cause (de la décadence de notre marine) est en partie la même (les frets exagérés de la marine française) et les preuves en sont abondantes. Pourquoi, si ce n'est cela, la France envoie-t-elle annuellement en Angleterre pour plus de 120 millions de ses produits, pour être réexpédiés sur tous les points du globe ? Pourquoi l'Est et le Nord de la France, Paris même, expédient-ils des quantités considérables sur Rotterdam et Anvers, où ils obtiennent non seulement des frets très inférieurs à ceux de nos armateurs, mais aussi des départs beaucoup plus fréquents ? Il n'y a que quelques jours, un fabricant de cannes brutes des environs de Mantes nous signalait, qu'en raison des tarifs exagérés de la Compagnie Transatlantique, il faisait ses envois par chemin de fer au Havre et de là, par navire, à Rotterdam où ils étaient transbordés sur des navires allant à New-York. Les fabricants de conserves alimentaires du sud-ouest, Nantes, Bordeaux, etc., sont également et pour la même raison dans la nécessité de se servir de ports anglais, belges, hollandais et même

allemands, pour leurs expéditions au loin. Est-ce assez catégorique ? »

Hélas oui ! de semblables faits devraient faire réfléchir ceux qui toujours et malgré tout préconisent le système des primes qui nous a amené à une pareille déchéance. Et ce qui est le plus attristant, c'est de voir non seulement nos armateurs demander des prix trop élevés pour le fret national, mais conclure des ententes avec les compagnies étrangères, en vue d'établir, pour certains pays, un monopole de fait, ce qui a pour conséquence de faire payer aux exportateurs français les avantages consentis aux exportateurs étrangers. Nous ne pouvons que reproduire un extrait d'une interview de M. Artaud, ancien président du Syndicat des Exportateurs, qui, dans le *Temps* du 6 novembre 1904, expose les faits suivants :

« Il y a quelques années, m'a dit M. Artaud, le transport de la tonne de vin de Hambourg à Yokohama coûtait de 37 fr. 50 à 43 fr. 75 ; de Marseille à Yokohama, il coûtait 70 francs. Le fret courant de Londres à Sydney était de 35 à 40 schellings, de Marseille à Sydney, il était de 70 francs. Pour la Nouvelle-Calédonie, le fret se montait à 90 francs. Des voiliers eussent pu établir une concurrence à 50 fr. mais ils trouvaient plus avantageux de naviguer en vue de la prime, dans les ports du Nord. »

« Même situation à Madagascar, pays pour lequel le fret coûtait 75 francs la tonne aux Chargeurs Français, alors que la Compagnie Française prenait à

Londres pour Maurice, où ses vapeurs vont en quittant Madagascar, du fret à 45 schellings la tonne.

« Et pourquoi ? Parce qu'au moment où j'ai étudié cette question, le fret courant en Angleterre était à ce prix. Cette compagnie faisait donc concurrence à la flotte anglaise, ce qui est bien, mais à nos dépens, ce qui est regrettable. »

Peut-être pourrait-on croire que, si nos compagnies demandent à nos nationaux des prix fort élevés, ainsi que nous venons de le voir, il y a une compensation dans la régularité des services et dans les soins donnés aux marchandises. Il n'en est rien, et c'est M. Artaud qui nous donne à ce sujet les renseignements suivants :

« Par suite des subventions et des ententes, certaines compagnies ont obtenu un véritable monopole sur certaines lignes. Nous sommes donc obligés d'avoir recours à leur intermédiaire. Assurés de notre clientèle, elles en profitent pour nous reléguer au second plan. Elles s'occupent d'abord des marchandises étrangères et des transports de l'Etat ; on charge les nôtres, si on a de la place, et si on a le temps. Leur service est l'irrégularité même, il est aussi l'insécurité... »

Laissant de côté ces faits, que l'on ne saurait trop blâmer, et qui montrent l'emploi que font nos armateurs de l'argent que le pays ne leur a jamais ménagé au prix de ses privations et de ses économies, il nous reste à dire quelles sont les critiques très sérieuses qui ont été adressées à l'armement

français. Il est évident, d'une part, que le fret ne manque pas pour nos navires et que les prix des armateurs sont vraiment abusifs. Si la marine marchande souffre, et si nos commerçants sont obligés de s'adresser aux marines étrangères, c'est que nos armateurs n'ont pas la compétence et l'esprit d'initiative de leurs concurrents, c'est qu'ils font preuve d'une très grande négligence commerciale, c'est qu'enfin, uniquement préoccupés de toucher les primes, ils se désintéressent de leur industrie et donnent au monde entier le spectacle attristant de navires français, refusant le fret et parcourant sans but les mers lointaines.

Dans l'enquête extra-parlementaire de 1870, un ingénieur anglais, M. John Box, faisait déjà entendre ces dures vérités (p. 687) :

« Je vous avouerai donc tout de suite ce qui, à mon avis, manque le plus à votre marine marchande et à votre commerce maritime, c'est l'esprit d'initiative. »

Les plaintes des commerçants se font de plus en plus nombreuses, et l'on en trouve la trace dans toutes les enquêtes qui ont été faites sur la marine marchande ; pour n'en citer qu'un exemple entre mille, nous reproduirons les paroles suivantes qui furent prononcées par M. Louis Dreyfus devant la commission extra-parlementaire de 1897 (p. 13) :

« J'estime ne pas m'écarter de la vérité en disant que, au point de vue de la compétence technique et administrative, nos armateurs n'ont peut-être pas à

l'heure actuelle la valeur des armateurs anglais... Nous avons pu constater jusqu'à quel point le chargeur français est obligé de mener par la main et l'armateur et le capitaine du navire... »

Les résultats de cette incompétence sont déplora-  
bles et nous font perdre toutes les positions que  
nous occupions autrefois ; il faut lire à ce sujet les  
aveux de M. Baudin, qui expose la situation de  
notre marine marchande à la page 35 de son rap-  
port sur la loi de 1906. Il est utile de citer à ce sujet  
les exemples qui nous paraissent les plus décisifs et  
les plus concluants, page 41, Rapport Baudin :

« En 1900, M. Weulersse, qui visitait les ports de  
la Chine, rapportait les faits suivants :

« Si le montant de nos importations en Chine est  
ridiculement faible, ce n'est pas seulement, disait-  
il, que notre production est le plus souvent mal  
organisée pour l'exportation, et nos méthodes com-  
merciales mal adaptées aux placements exotiques,  
l'infériorité de nos moyens de transport doit être  
mise en compte.

« Les Français de Chine sont, on peut dire, unani-  
mes à rendre la Compagnie des Messageries Mariti-  
mes largement responsable de la situation languis-  
sante, où sont nos affaires là-bas. Elle manque d'es-  
prit commercial. Suivant le mot d'un de leur grand  
chef, les Messageries ne sont pas une Compagnie, mais  
une administration. Les Messageries Maritimes sont  
notre seule grande ligne de navigation française en  
Chine et elle est en décadence. Si déjà, les commer-

çants français se plaignent d'elles et se voient souvent prêts de lui retirer leur clientèle, quel peut être son succès auprès des étrangers, alors surtout que la concurrence de la ligne allemande, des lignes russes, de la ligne japonaise devient de jour en jour plus redoutable. »

Dans les autres pays, la situation est la même. Au Mexique, la Compagnie Transatlantique avait une situation prépondérante.

« Depuis, écrit M. Baudin, page 45, un revirement s'est produit, causé peut-être encore plus par notre routine et notre insuffisance, que par l'activité de nos rivaux. »

En Turquie, les Messageries Maritimes brûlent en 1901 l'escale de Cavalla, où elles envoyaient deux bateaux par mois ; par suite de cette interruption de service, quelques négociants français qui importaient régulièrement leurs produits, voient cesser leur commerce, ou sont obligés de s'adresser à des compagnies étrangères.

On peut signaler un fait analogue en Russie ; le 1<sup>er</sup> janvier 1902, les Messageries Maritimes, suppriment leur service avec Odessa, « abstention du plus mauvais effet aussi incompréhensible qu'inattendue, écrit notre consul, et de ce fait, la Deutsche Levante Linie de Hambourg augmente le nombre de ses voyages pour la Russie.

Enfin, récemment, sur les Echelles d'Asie Mineure, les Messageries Maritimes, suppriment sans motif apparent, l'un de leurs services.

Ainsi donc, nos armateurs perdent le terrain qu'ils avaient gagné et cela au grand détriment de notre commerce national : mais s'il arrive que des commerçants signalent à l'une de nos compagnies un trafic rémunérateur, on ne se donne même pas la peine d'examiner leurs propositions. Voici un fait qui est intéressant à relater :

Vers 1886-1887, un consul français signala à nos armateurs l'avantage qu'il y aurait à organiser une ligne desservant les ports principaux de l'Adriatique pour les relier aux ports méridionaux de la France. Une compagnie, envoya un bateau d'essai, il revint d'Autriche sur lest et tout fut terminé. Deux mois après, l'*Adria* organisa le même service en sens inverse et fit d'excellentes opérations.

Un autre fait analogue est le suivant :

Quelques commerçants avaient demandé vers 1895, aux armateurs de Marseille, d'établir un service pour la mer Noire, ils ont refusé et depuis, une ligne anglaise, la Johnston Linie, fait le trafic dans des conditions avantageuses et rémunératrices pour la compagnie.

Cette incompétence et cette négligence, s'expliquent très facilement. Qu'importe à nos armateurs de transporter des marchandises, puisqu'ils toucheront des primes pour naviguer sur lest ; il est beaucoup plus simple de ne rien transporter, puisque le contribuable français paie avec résignation et avec régularité, ces voyages inutiles que font nos bateaux naviguant à vide.

C'est ainsi que M. Tournade demandait un jour un prix de fret à la Compagnie Transatlantique et s'exprimait ainsi :

Enquête extra-parlementaire de 1897, page 83 :

« Faites-nous un prix du Havre à New-York. Nous avons des affaires en vue, nous nous engageons d'ailleurs à payer le surplus de ce que nous ne ferons pas comme tonnage. Si nous n'avons pas les 2.000 tonnes, nous les paierons quand même effectivement. Nous n'exigeons pas un prix de fret déterminé, mais un prix immuable pendant dix mois .» Et M. Tournade ajoute qu'il fut mis poliment à la porte !

Voici un autre cas, que signale M. Artaud dans un rapport présenté, en 1901, au Syndicat des Exportateurs de Marseille :

« Il existe une compagnie marseillaise de voiliers qui dessert régulièrement Nouméa. Elle devrait faire partir ses navires de Marseille, où elle trouverait du fret, mais, comme la Méditerranée immobilise parfois un voilier pendant plusieurs semaines, et que le fret occasionne des retards, cette compagnie dessert les ports du Nord et parcourt les mers sans relâche, sur lest ou à peu près. »

Je sais bien que ce dernier fait n'a qu'un intérêt historique, puisqu'il se passait sous l'empire de la loi de 1893, mais il montre les moyens employés par les armateurs pour profiter d'une loi de primes.

Du reste, il faut lire les comptes rendus des conseils d'administrations des différentes sociétés de

navigation pour se faire une idée de l'état d'esprit qui y règne.

Voici, par exemple, un extrait de la discussion en Assemblée générale de la Compagnie havraise péninsulaire, du 27 avril 1904.

UN ACTIONNAIRE. — « Je désirerais savoir quelle sera la prime que nous toucherons pour les deux derniers bateaux construits. »

M. GROSOS, administrateur-délégué. — « Cela dépendra du parcours effectué par nos navires. Plus nos navires parcourent de milles, plus la prime est élevée. C'est pourquoi nous avons fait entreprendre à nos deux steamers dernièrement construits de longs voyages. Ainsi l'un d'eux va jusqu'au détroit de Magellan qu'il double et, continuant dans le Pacifique, va jusqu'à Guatemala. C'est un des voyages dans lesquels il y a le plus de milles à parcourir, donc une prime plus élevée à toucher. Par exemple, un bateau, dans un voyage aller et retour de six mois, peut toucher jusqu'à 150.000 francs de prime. Cela ferait donc pour un seul bateau 300.000 francs par an. Comme nous avons deux steamers dans ces conditions, nous pouvons toucher 600.000 francs de primes par an. »

A la Compagnie des Messageries Maritimes, le 23 décembre 1904, un administrateur parlait ainsi :

« Ceux d'entre vous qui ont assisté à l'Assemblée d'octobre 1902 se rappellent peut-être que j'ai eu l'occasion de développer cette idée devant eux, que, dans le temps où nous vivons, étant donnés

les changements survenus dans la législation, il était désormais plus avantageux de naviguer au titre commercial avec les primes de la loi de 1902 que de faire de la navigation postale...

« Je veux parler de la cession de l'Est Adriatique et de la cession partielle de la flotte de la Compagnie Nationale, qui nous mettent désormais à la tête d'une flotte commerciale inscrite dans les prévisions de la loi de 1902 pour un total de primes de compensation d'armements qui n'est pas moins de 29 millions...

« En regard des 15 millions d'actions de priorité, nous faisons entrer dans le patrimoine social une flotte commerciale d'une importance telle et assurée d'un chiffre de primes tel, que le moindre calcul vous montre, qu'en dehors même des profits commerciaux à proprement parler, les actions anciennes, aussi bien que les actions nouvelles, ont pour les années qui vont venir un dividende de 5 o/o assuré du chef des primes. »

Enfin, le tableau suivant montre la moyenne d'intérêts que les actionnaires des différentes compagnies ont touché, grâce aux primes, et établit la moyenne à 6,50 o/o.

J'emprunte ce travail à M. Bachmann, l'un des rédacteurs de la *Revue générale de la Marine marchande*.

| Années                                | Compagnie<br>des<br>Messageries<br>Maritimes | Compagnie<br>Générale<br>Transatlan-<br>tique | Chargeurs<br>Réunis | Société<br>Générale<br>de<br>Transports<br>maritimes | Fraissinet<br>et C <sup>ie</sup> | Compagnie<br>Nationale<br>de<br>Navigation | Compagnie<br>havraise<br>péninsulaire |
|---------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|
|                                       | o/o                                          | o/o                                           | o/o                 | o/o                                                  | o/o                              | o/o                                        | o/o                                   |
| 1882                                  | 7 »                                          | 7 »                                           | 15 »                | 8 »                                                  | 6,50                             | »                                          | 5 »                                   |
| 1883                                  | 6 »                                          | 7 »                                           | 12,50               | 8 »                                                  | 6 »                              | »                                          | »                                     |
| 1884                                  | 5 »                                          | 6 »                                           | »                   | 5 »                                                  | »                                | »                                          | »                                     |
| 1885                                  | 5 »                                          | 6 »                                           | 6 »                 | 5 »                                                  | 3,80                             | 5,91                                       | »                                     |
| 1886                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 6 »                 | 5 »                                                  | 2 »                              | 5,54                                       | 5 »                                   |
| 1887                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 6 »                 | 6 »                                                  | 1,12                             | 4,84                                       | 7 »                                   |
| 1888                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 7 »                 | 6 »                                                  | 3 »                              | 6 »                                        | 11 »                                  |
| 1889                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 12 »                | 6,50                                                 | 7 »                              | 6 »                                        | 11 »                                  |
| 1890                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 12 »                | 6 »                                                  | 6 »                              | 6 »                                        | 9 »                                   |
| 1891                                  | 6 »                                          | 6 »                                           | 12 »                | 5 »                                                  | 5 »                              | 5 »                                        | 9 »                                   |
| 1892                                  | 5 »                                          | 4 »                                           | 12 »                | 5 »                                                  | 3 »                              | 4,10                                       | »                                     |
| 1893                                  | 5 »                                          | 4 »                                           | 12 »                | 5 »                                                  | 4 »                              | 6,60                                       | 3 »                                   |
| 1894                                  | 5 »                                          | 3 »                                           | 12 »                | 4 »                                                  | 4 »                              | 6,40                                       | 3 »                                   |
| 1895                                  | 6 »                                          | 3 »                                           | 12 »                | 5 »                                                  | 4 »                              | 13,70                                      | 6 »                                   |
| 1896                                  | 5,50                                         | 3,60                                          | 12 »                | 6 »                                                  | 5 »                              | 8 »                                        | 5 »                                   |
| 1897                                  | 5 »                                          | 3 »                                           | 12 »                | 6 »                                                  | 5 »                              | 9,90                                       | 5 »                                   |
| 1898                                  | 3,50                                         | 3 »                                           | 10 »                | 5 »                                                  | 5 »                              | 8 »                                        | 6 »                                   |
| 1899                                  | 4,50                                         | 3,20                                          | 10 »                | 6 »                                                  | 6 »                              | 8 »                                        | 8 »                                   |
| 1900                                  | 4,50                                         | 3,50                                          | 10 »                | 6 »                                                  | 6 »                              | 8,50                                       | 10 »                                  |
| 1901                                  | 4 »                                          | »                                             | 10 »                | 6 »                                                  | 6 »                              | 9,20                                       | 10 »                                  |
| Moyenne.                              | 9,20                                         | 4,60                                          | 10 »                | 5,70                                                 | 4,35                             | 5,60                                       | 5,65                                  |
| Moyenne annuelle de l'ensemble : 6,50 |                                              |                                               |                     |                                                      |                                  |                                            |                                       |

La conclusion de ces tristes constatations, se trouve dans les paroles suivantes de M. Millerand, que l'on peut lire dans son rapport sur la marine marchande :

« Est-il possible pour un pays comme la France de se laisser entraîner à une déchéance semblable ? »

Cette déchéance a pour cause le régime des primes. Ce ne sont donc pas de nouvelles primes qui

guériront notre marine marchande et stimuleront l'esprit d'initiative qui est indispensable pour faire prospérer notre armement.

## SECTION II

### *Causes économiques*

#### *Infériorité de notre Marine résultant du régime économique de la France*

La décadence de notre marine marchande provient en partie de notre régime économique, c'est-à-dire du régime de protection que la France a adopté depuis quelques années. Le protectionnisme a pour résultat d'isoler notre pays en le faisant vivre par ses propres moyens et empêche par cela même le trafic d'importation et d'exportation qui est nécessaire à la marine marchande.

Cet argument ne manque pas d'un fond de vérité, mais, quand on l'invoque pour justifier les primes, il perd toute sa valeur. Si le régime protectionniste a pour résultat de porter atteinte à la vitalité de la marine marchande, les mêmes causes devaient toujours produire les mêmes effets, et alors comment expliquer le prodigieux accroissement des navires de commerce de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie, des Etats-Unis, du Japon, etc., qui vivent sous le même régime que le nôtre. M. Challet, ministre plénipotentiaire, dans son rapport examine les résultats

obtenus par les marines étrangères, qui ont adopté le protectionnisme.

« Sous le régime protecteur, les autres marines concurrentes sont-elles en déclin ? Ne les voit-on pas au contraire se développer de plus en plus, comme le tableau suivant en donne la preuve ? Suivons-le :

« De 1892 à 1902, la marine à vapeur de l'Allemagne (protectionniste) a passé de 928.911 tonnes à 2.636.158 tonnes, avec un accroissement de 184 0/0 ; celle de la Russie (protectionniste) de 156.070 à 556.102 tonnes, plus-value 257 0/0 ; celle du Japon (protectionniste) de 128.431 à 555.230 tonnes, augmentation 295 0/0 ; celle de l'Italie (protectionniste) de 300.625 à 691.841, plus-value 130 0/0 ; celle de l'Autriche (protectionniste) de 151.166 à 325.319 tonnes, augmentation 252 0/0 ; de la Suède et la Norvège (protectionnistes) de 428.450 à 1.331.459 augmentation 428 0/0. »

Ces faits démontrent, de la façon la plus évidente, que l'argument du protectionnisme invoqué par les armateurs n'a pas une bien grande valeur et est facilement réfutable.

### SECTION III

#### *Infériorité de notre Marine résultant des charges administratives imposées à notre armement*

Les charges administratives imposées à l'armement français forment un faisceau d'arguments que

les défenseurs des primes gardent en réserve pour l'assaut décisif qui doit leur assurer une facile victoire. Nous allons exposer ces arguments et voir si les charges administratives sont suffisantes pour justifier les dépenses considérables imposées à l'ensemble du pays, pour la soi-disant défense de la marine marchande.

On peut diviser en deux catégories, bien distinctes, les obligations que la loi impose à l'armement français ; les unes ont pour objet les charges du matériel, et les autres les règles relatives à l'équipage de la flotte marchande.

### § 1. — *Charges du matériel*

L'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II, modifié par l'article 15 de la loi du 7 avril 1902, oblige les armateurs à faire effectuer en France les réparations excédant 15 francs par tonneau de jauge du navire. Nous retrouvons ici un véritable monopole en faveur de nos chantiers de construction, qui sont la cause pour les armateurs de dépenses assez élevées ; il est vrai que la loi accorde une prime pour la répartition des appareils moteurs et évaporatoires ; mais, d'après les calculs faits par les armateurs, ces primes ne compensent pas entièrement la différence de prix existant entre les chantiers anglais et les chantiers français. Enfin, il faut remarquer qu'aucune prime n'est accordée pour la réparation des

coques de navires, ce qui entraîne des dépenses considérables pour les armateurs français.

Un autre charge, relative au matériel, se trouve énumérée dans l'ordre de la Direction Générale des Douanes du 10 mars 1849 qui décide : « que les objets destinés à l'armement des navires français doivent être tirés de l'intérieur, ou s'ils proviennent de l'entrepôt ou immédiatement de l'étranger, être soumis préalablement aux droits de douane ». Il résulte de ce fait que l'armateur français ne peut employer des objets de provenance étrangère sans acquitter les droits de douane, ou bien il devra acheter des objets d'origine française d'un prix nécessairement plus élevé.

Les armateurs ont fait des calculs, et ont essayé de démontrer que ces charges entraînaient pour eux de fortes dépenses, et dans la loi de 1906 on a établi une prime de construction plus élevée, pour compenser les différences de prix qui avaient été signalées en ce qui concerne les réparations d'appareils mécaniques. Malgré cette satisfaction qui a été donnée, les plaintes sont aussi vives que par le passé.

Sans discuter les chiffres qui ont été présentés, il est certain que les charges du matériel peuvent être radicalement supprimées.

Le jour où, comme nous l'avons indiqué, on aura créé des ports francs, où les matières premières pénétreront sans acquitter les droits de douane, les prix de la construction française ne seront pas plus élevés que ceux de la construction étrangère, et dès lors,

les armateurs pourront faire en France leurs réparations aux mêmes conditions qu'en Angleterre.

En ce qui concerne l'ordre des douanes de 1849, on est en droit de se demander si, au point vue légal, il est réellement fondé; d'après les principes généraux du droit on considère, en effet, le navire en dehors des eaux douanières, et la meilleure preuve c'est que l'on peut y consommer le tabac rapporté des pays étrangers. Il est certain que le jour où le Comité Central des Armateurs protesterait contre cette dépense qui est très minime, je ne crois pas qu'aucun Ministre des Finances refuserait de lui donner entière satisfaction en supprimant cette légère charge qui n'a aucun fondement. Mais les armateurs se gardent bien de faire une démarche en ce sens, et ils préfèrent de beaucoup se lamenter pour essayer de convaincre l'opinion publique.

La vérité sur les charges du matériel se trouve dans cette parole de M. Caillaux. *Journal officiel*, 21 novembre 1905, page 3487 : « Que voulez-vous, il faut conserver les paravents. »

C'est bien la morale que l'on peut tirer de la conduite de nos armateurs.

## § 2. — *Charges administratives relatives au personnel*

Les charges administratives relatives au personnel comprennent, d'une part, les règles concernant la composition des équipages et, d'autre part, certaines

obligations imposées à l'armateur tel que le rapatriement des matelots.

A. — *Règles relatives à la composition des équipages.* — C'est la loi du 21 septembre 1793 (art. 2) qui réglemente cette matière en décidant que nos navires doivent être composés d'officiers français et des trois quarts de l'équipage de nationalité française.

Il ne faudrait pas croire que ces règles sont une lourde charge pour l'armateur et qu'il lui est très difficile de trouver des marins. En prenant une statistique de 1900, on s'aperçoit que les inscrits maritimes sont au nombre de 215.000 ; sur ce chiffre, 85.000 avaient des emplois sur les navires de commerce, 50.000 étaient retenus par la marine de guerre et 80.000 autres cherchaient à terre des emplois plus lucratifs. Ce n'est donc pas la main-d'œuvre qui fait défaut ; ce sont plutôt les offres de travail qui se font de plus en plus rares, et il est facile de voir que cette situation est des plus avantageuses pour nos armateurs.

De plus cette charge relative à la composition des équipages n'est pas spéciale à notre pays. La Commission extra-parlementaire de 1904 a dressé un tableau de toutes les marines du monde et voici, quels sont les pays qui exigent des conditions de nationalité du capitaine et de l'équipage analogues à la loi française de 1793.

| Pays        | Nationalité<br>du<br>capitaine | Nationalité<br>de<br>l'équipage                            | Texte de loi                                      |
|-------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Espagne.    | Espagnol.                      | 4/5 Espagnols.                                             | Code de Commerce, article 609.                    |
| Etats-Unis. | Américain.                     | Tous officiers, pilotes, officiers mécaniciens Américains. | Revised statutes, section 4131, 4132.             |
| Grèce.      | Hellène.                       | Officiers et 3/4 Hellènes.                                 | Loi du 14 novembre 1836.                          |
| Italie.     | Italien.                       | 2/3 Italiens.                                              | Codice per la marina mercantile, article 72, § 2. |
| Portugal.   | Portugais.                     | 2/3 Portugais et le subrécargue.                           | Acte de navigation, 8 juillet 1863, article 8.    |
| Russie.     | Russe.                         | 3/4 Russes.                                                | Code de Commerce, article 190.                    |

A côté de ces pays, il en existe d'autres qui n'exigent que la nationalité du capitaine tels : sont le Brésil et la Finlande, et, enfin, la République Argentine et le Chili n'ont édicté des règles que pour la nationalité des équipages.

Mais les armateurs français ne manquent pas de citer les pays de liberté absolue et parmi ceux-ci, l'Angleterre et l'Allemagne.

En Allemagne, si le principe est le régime de la liberté, il y a cependant quelques exceptions, notam-

ment celles relatives aux navires subventionnés. Ces compagnies, en outre de leurs cahiers des charges, sont soumises, pour la nationalité de leurs équipages, à un régime particulièrement rigoureux. Tous les membres adultes de l'équipage, dit le contrat du *Norddeutscher Lloyd*, personnel du pont et état-major des machines qui sont engagés dans les ports allemands doivent, soit appartenir à la Réserve Impériale Allemande, soit s'engager par écrit à y entrer comme volontaires, dans le cas où le navire serait réquisitionné, acheté ou loué par le Gouvernement allemand, et les indigènes ne doivent être employés comme chauffeurs ou soutiers que lorsque l'emploi des Européens apparaît comme impraticable au point de vue de l'hygiène.

Enfin, une très lourde charge qui n'existe pas chez nous est imposée aux armateurs allemands ; le travail à bord est très strictement réglementé et les hommes doivent prendre des repos déterminés par la loi du 2 juin 1902, article 36. Voici du reste ce que dit cette loi :

« En mer, l'équipage du service du pont et des machines marche par quarts. Le quart qui a été relevé ne peut être employé au service du navire que dans le cas d'urgence. »

Art. 35. — « Si le navire est dans le port ou sur rade, l'homme d'équipage n'est tenu, que dans le cas d'urgence, à travailler plus de dix heures par jour. Sous les tropiques, le temps est réduit à huit heures en tant qu'il ne s'agit pas exclusivement d'un service de surveillance, ou d'un

travail concernant la nourriture et le service des personnes se trouvant à bord. »

Enfin cette même loi allemande réglemente le nombre et la capacité des officiers.

Art. 4. — « Le Conseil Fédéral détermine le nombre et le genre des officiers dont le navire doit être pourvu, ainsi que le degré du brevet de capacité que le capitaine et les officiers doivent posséder. »

On peut donc dire que si la loi allemande ne réglemente pas la composition des équipages, le régime de la liberté absolue n'existe pas pour les armateurs, puisqu'on leur impose des obligations beaucoup plus lourdes qu'en France.

Le régime de l'Angleterre est, lui aussi, un régime de liberté ; mais les armateurs se plaignent des entraves apportées par certaines lois. Dans l'enquête parlementaire de 1904, réunie sur la proposition de Sir Evelyn Cecil, on peut lire le passage suivant : « Les armateurs se plaignent et des allégations ont été produites contre certaines lois ; la loi sur les transports de céréales de 1880, la loi sur les mesures de sauvetage de 1888, la loi sur la ligne de charge de 1890, la loi sur l'inspection des provisions de 1891, la loi sur le recrutement des équipages de 1897 : ces lois imposeraient aux propriétaires britanniques de navires des charges dont leurs concurrents étrangers seraient exempts. »

En ce qui concerne plus spécialement l'équipage,

le Board of trade exige en fait sur les vapeurs de plus de 700 tonneaux bruts ou de plus de 200 pieds de long, outre le capitaine, la présence de deux lieutenants et de six hommes de pont au moins, afin d'assurer un service de quart comprenant outre l'officier de quart, un homme à la barre, un homme de vigie et un homme sur le pont.

Si la loi anglaise ne contient pas de dispositions réglementant le travail à bord, en fait il importe de constater le très ancien usage de laisser le repos complet à la bordée qui n'est pas de quart (1), même dans l'après-midi, c'est du reste ce système qui a été consacré par la loi allemande de 1902.

Enfin, il faut signaler un projet de loi adopté par les lords, qui oblige tous les étrangers embarqués à parler la langue anglaise ; c'est un moyen indirect de forcer les armateurs à engager sur leurs navires des nationaux anglais.

Il apparaît donc d'une façon évidente que, dans les pays où la composition des équipages n'est pas réglementée, d'autres charges beaucoup plus lourdes incombent aux armateurs.

Mais au fait, cette loi de 1793 est-elle vraiment une charge pour les armateurs français ? Nous ne le croyons pas. D'une part, nous avons vu que sur 215.000 inscrits, 85.000 seulement étaient employés sur les navires marchands, alors que 80.000 recher-

---

1. Cornewal Jones. *British merchant service*. London, 1898, p. 296.

chaient un travail plus lucratif ; de cette situation, nous en concluons, que par suite de la loi de l'offre et de la demande, le recrutement est des plus faciles pour l'armement.

Mais ce qui prouve d'une façon indiscutable que notre loi française n'est pas une charge pour la marine, c'est que dans les pays où cette matière n'est pas réglementée, les armateurs étrangers emploient beaucoup plus de leurs nationaux que nos armateurs français. Ainsi en Allemagne, d'après une statistique reproduite par la sous-commission de législation de l'enquête extra-parlementaire de 1904, on peut lire à la page 8 :

« Le personnel des équipages des navires de commerce allemands s'élevait en 1902 à 47.122 hommes. Les seuls vapeurs de Hambourg y figuraient pour 19.434 hommes, ceux de Brême pour 12.022, soit pour ces ports seulement 31.456, c'est-à-dire plus de  $\frac{3}{5}$  de l'effectif total. Sur les 50.000 marins en chiffres ronds, qui dans ces dernières années se sont fait embarquer à Hambourg, il n'y avait pas tout à fait 2.000 étrangers (ceux-ci étant généralement d'origine scandinave et autrichienne) voir *Die Mannschaften in der deutschen Handels marine*, dans le *Jarbuch für Deutschlands Seunteressen*, page 254, 1903.

En Angleterre, d'après les statistiques du *Return of the number and nationalities of the seamen employed in the British Islands* de 1902, il est établi, que sur les navires anglais en 1902, la proportion

des étrangers n'est que de 21 0/0, alors qu'il est loisible à nos armateurs français d'employer 25 0/0 d'étrangers.

Enfin, il est intéressant de signaler que la loi française de 1902 a apporté dans son article 17 une dérogation à la loi de 1793 en ce qui concerne le cabotage intercolonial sans attache avec la métropole. Les équipages de ces navires peuvent être composés de marins non Français à l'exception des officiers ou maître d'équipage et d'un minimum de deux inscrits maritimes, dont un pour la manœuvre et un pour la machine.

Nos armateurs avant cette loi se plaignaient vivement en cette matière d'être soumis à la loi de 1793 et citaient l'exemple des Anglais qui emploient beaucoup de lascars pour ces transports coloniaux. Ils ont maintenant obtenu entière satisfaction et ils font du reste usage de la faculté accordée par cette loi, puisqu'en 1905, sur l'*Armand-Béhic*, l'équipage composé de 53 hommes, comprenait 1 bandari et 40 indigènes.

En résumé, ne pouvons pas admettre les prétendues charges résultant de la loi de 1793, parce que dans les pays où la composition des équipages n'est pas réglementée, on emploie plus de nationaux qu'en France, et d'un autre côté, la loi de 1793 a été modifiée dans le cas où les plaintes des armateurs étaient en partie justifiées.

B. *Salaires*. — En présence de ces faits qui sont absolument décisifs, les armateurs ont employé un

autre argument, qui ne manque pas de valeur. En admettant que des navires anglais soient composés de marins anglais, que la France et Allemagne emploient presque exclusivement leurs nationaux, il est certain que le Français est moins bon matelot que l'étranger et par suite sur nos navires, les armateurs sont obligés d'employer plus de marins, ce qui entraîne des frais considérables de nourriture et de salaire que les armateurs étrangers n'ont pas à supporter.

M. Baudin, dans son rapport sur la marine marchande, a du reste reproduit cet argument par les affirmations suivantes.

Rapport Baudin, p. 122 :

« Tout d'abord, il est avéré que les navires armés avec des marins français comportent un équipage plus nombreux que les navires de même tonnage battant pavillon étranger et les dépenses de salaire et de nourriture sont par suite supérieures. »

Cette affirmation est démentie par les faits.

Voici à ce sujet ce que disait M. Caillaux à la tribune de la Chambre le 24 novembre 1905 : (*Journal officiel*, p. 3.487.)

« J'ai mis en parallèle deux steamers, l'un anglais l'autre français qui font le même trajet, qui ont le même tonnage et la même machine, le steamer *Arcadia* de la « Peninsular Orientale Co », qui part de Londres et va en Australie, le vapeur bien connu *Armand-Béhic* des « Messageries Maritimes », qui part de Marseille et va en Australie. L'*Armand-Béhic*

jauge 6.635 tonnes et a une machine de 7.000 chevaux ; l'*Arcadia* jauge 6.683 tonnes et a une machine de 7.850 chevaux. Il semble que le personnel devrait être le même, que les dépenses devraient être égales sur les deux navires, puisqu'ils suivent la même ligne, répondent aux mêmes besoins.

« Si l'argument des armateurs du Comité central était juste, le steamer anglais aurait un personnel moins nombreux que le steamer français et les charges en salaire pour le steamer anglais, seraient inférieures à celles du steamer français. J'ai le regret de dire que c'est l'inverse qui est la vérité.

« Le regret ? Non, je m'en félicite au contraire, parce que cela prouve que nos nationaux peuvent lutter avec les Anglais.

« L'*Armand-Béhic* a 152 personnes, le steamer *Arcadia* en a 232 ; sur ce dernier, les salaires mensuels s'élèvent à 20.000 francs, sur l'*Armand-Béhic*, ils s'élèvent à 10.000 francs. Je donne des chiffres ronds. Où est l'infériorité ? Encore une fois j'attends une réponse ? »

Cette situation prouve qu'il n'est pas exact de dire que les navires français emploient un équipage plus nombreux que les autres navires et il nous reste maintenant à démontrer, qu'à égalité d'hommes employés, le salaire et la nourriture de nos nationaux ne coûte pas plus cher que le salaire et la nourriture des étrangers.

De tous temps, il a été reconnu que les marins français touchent un salaire moindre que les étrangers.

Dans l'enquête sur la marine marchande de 1870, M. Siegfried, p. 61, s'exprimait ainsi :

« Le matelot français est moins cher et plus soumis que celui des autres nations », et il ajoutait, p. 628 : « Je ferai en outre observer, j'ai dit non seulement que le matelot français ne coûtait pas plus cher que le matelot anglais, mais j'ai dit encore qu'il était à meilleur marché. »

Dans l'enquête de 1873 on trouve les mêmes affirmations et entre autres, on peut citer, page 247, les paroles suivantes de M. Bonnet : « Or il est constaté que les marins français loin d'exiger des salaires exorbitants, sont payés moins cher que ceux de l'Angleterre et des Etats-Unis. »

Enfin en 1897, devant la commission extra-parlementaire, M. Louis Dreyfus s'exprimait ainsi, page 12 :

« Le pavillon français présente des avantages notoires, d'abord au point de vue des salaires, des appointements, des capitaux, des équipages, etc. — D'un tableau que j'ai sous les yeux, fait par un membre du conseil d'administration du Lloyd, armateur lui-même (ce tableau a d'ailleurs été remis par lui à l'Amirauté anglaise), il résulte que pour établir une comparaison entre la marine anglaise et la marine française, nos marins reçoivent des salaires bien inférieurs à ceux des marins anglais. »

Depuis 1897, la situation n'a pas changé et le tableau suivant extrait d'un document du ministère de la Marine en 1906, en est la meilleure preuve.

A. — *Comparaison des navires français, allemands*  
*Vapeurs de 1900 à 2.100 tonnes*  
*en ce qui concerne la dépense des états-majors*  
*(capitaine non compris)*

| Français          |           | Anglais        |              | Allemands     |              |
|-------------------|-----------|----------------|--------------|---------------|--------------|
| Fhu-Yen .....     | 1.242 (5) | Diligent.....  | 1.325 (5)    |               |              |
| Ariadne .....     | 1.100 (5) | F.-D.-Lam-     |              |               |              |
| Georgia.....      | 1.100 (5) | bert.....      | 1.325 (5)    |               |              |
| Ferdinand-A ..    | 1.050 (5) | Falcon.....    | 1.306 (5)    |               |              |
| Barsac.....       | 1.000 (5) | Danchiff.....  | 1.300 (5)    |               |              |
| Dahra.....        | 1.000 (5) | Ciurnum.....   | 1.300 (5)    |               |              |
| Michel.....       | 1.000 (5) | Caperby.....   | 1.262,75 (5) | Asconia.....  | 1.262,50 (5) |
| Mistral.....      | 1.000 (5) | Ethrebreda ..  | 1.262,50 (5) | Edilh-Heyne.  | 987,71 (5)   |
| Arminie.....      | 975 (5)   | Corensthral .. | 1.250 (5)    | Elza-Menzell. | 981,75 (5)   |
| Conseil-frères .. | 950 (5)   | Enfield.....   | 1.231,25 (5) | Capri.....    | 981,25 (5)   |
| Fort-Louis.....   | 920 (5)   | Alcona.....    | 1.200 (5)    | Capua.....    | 981,25 (5)   |
| Mireille.....     | 880 (5)   | Ackworthe..    | 1.200 (5)    | Dora.....     | 956 (5)      |
| Ville-de-Car-     |           | Austria.....   | 1.187,50 (5) |               |              |
| thage.....        | 880 (5)   | Cairo.....     | 1.187,50 (5) |               |              |
| Ville-de-Cons-    |           | Carisbrook ..  | 1.187,50 (5) |               |              |
| tantine.....      | 860 (5)   | Flavian.....   | 1.175 (5)    |               |              |
| Ville-de-Lorient  | 860 (5)   | Dountlers ...  | 1.162,50 (5) |               |              |
| Ville-de-Roche-   |           | Est-Colbrook.  | 1.150 (5)    |               |              |
| fort.....         | 860 (5)   | Larnwood... .. | 1.087,50 (5) |               |              |
| Ville-de-Stras-   |           | Alaska.....    | 1.050 (5)    |               |              |
| bourg.....        | 820 (5)   |                |              |               |              |
| Ville-de-Valen-   |           |                |              |               |              |
| ciennes.....      | 805 (5)   |                |              |               |              |
| Sahel.....        | 805 (5)   |                |              |               |              |
|                   |           |                |              |               |              |
| Alsace.....       | 805 (4)   | Eastfield .... | 1.012,50 (4) | Adirendack .. | 1.012 (4)    |
| Savoie.....       | 805 (4)   | Douglos Hill.  | 950 (4)      | Africa.....   | 740 (4)      |
| Doreldieu.....    | 717 (4)   |                |              | Australia ... | 740 (4)      |

*Comparaison des navires français et anglais  
par dépenses mensuelles d'équipages*

| Français                           | Anglais                         |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Jeanne-Conseil 1820 fr. (22)       | Aloppo 2076 fr. (22)            |
| Ville-de-Sousse 1641 fr. (20)      | Avon 1906 fr. (20)              |
| Fort-Louis 1426 fr. (18)           | Flavian 1593 fr. (18)           |
| Ville-de-Strasbourg 1405 fr. (18)  |                                 |
| Ville-de-Constantine 1315 fr. (17) | Carpenby 1765 fr. (16)          |
| Boreldieu 1312 fr. (16)            | British-Prince 1693 fr. 75 (15) |
| Ville-de-Lorient 1305 fr. (17)     | Calumum 1631 fr. 25 (15)        |
| Ville-de-Valencienne 1292 fr. (17) | Eastein-Prince 1537 fr. 50 (15) |
| Barsac 1235 fr. (14)               | Ethrebreda 1468 fr. 75 (14)     |
|                                    | Austria 1465 fr. 30 (14)        |

Il suffit donc de comparer les équipages ayant le même nombre d'hommes pour voir que les équipages français sont beaucoup moins coûteux que les équipages anglais.

C) *Nouriture*. — En ce qui concerne la nourriture des matelots, les armateurs prétendent que celle-ci est plus onéreuse dans la marine française que dans la marine anglaise. Tout le monde sait

que l'Anglais dépense plus pour sa nourriture que le Français, et il semble extraordinaire qu'à bord d'un navire ce soit l'inverse. — Mais voici un argument qui n'est pas discutable. Les capitaines de navires anglais sont obligés de fournir à leurs matelots une ration rigoureusement déterminée par le *Board of trade* et il est facile d'établir un parallèle avec la nourriture du marin sur un navire de guerre français.

| Marin Français sur navire de l'Etat<br>(Arrête du 29 novembre 1897) |             | Marin anglais sur navire de commerce |            |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------|------------|
| Nourriture par semaine                                              |             |                                      |            |
| Pain ou biscuit.                                                    | 5.250 gr.   | Pain.....                            | 3.174 gr.  |
| Viande fraîche.                                                     | 2.800 »     | Viande fraîche                       |            |
| ou porc salé..                                                      | 2.100 »     | et conservée.                        | 3.288 »    |
| Café.....                                                           | 140 »       | Café, cacao, thé.                    | 161 »      |
| Sucre.....                                                          | 140 »       | Sucre.....                           | 568 »      |
| Légumes secs..                                                      | 700 »       | Légumes secs..                       | 874 »      |
| ou pommes de                                                        |             | ou pommes                            |            |
| terre.....                                                          | 2.800 »     | de terre.....                        | 3.174 »    |
| Graisse.....                                                        | 42 »        | Graisse.....                         | 112 »      |
| Poivre.....                                                         | 0,70 »      | Farine.....                          | 907 »      |
| Sel.....                                                            | 112 »       | Gruau d'avoine.                      | 112 »      |
| Vinaigre.....                                                       | 42 mil.     | Beurre.....                          | 227 »      |
| Vin.....                                                            | 350 centil. | Confitures.....                      | 453 »      |
|                                                                     |             | Sirops.....                          | 227 »      |
|                                                                     |             | Lait condensé..                      | 227 »      |
|                                                                     |             | Pickles.....                         | 28 centil. |
|                                                                     |             | Tomates.....                         | 224 »      |

Il résulte de cette comparaison que le marin français consomme plus de pain que le marin anglais, mais par contre la viande est plus abondante sur le navire anglais et la nourriture y est meilleure.

Mais notre comparaison est incomplète et il ne faudrait pas croire que la nourriture est la même sur les navires de commerce français que sur les navires de guerre.

Dans les conditions d'engagement de la compagnie des Messageries maritimes, on peut lire la clause suivante :

« Les hommes faisant partie de l'équipage déclarent accepter la nourriture du bord, vin compris, tel quelle est en usage sur les navires faisant partie de la flotte de la compagnie des Messageries maritimes et repoussent toute assimilation avec la ration de l'Etat. »

Du reste, dans la plupart des autres compagnies, les conditions d'engagement sont souvent plus sévères et on y lit généralement ceci :

« Le marin s'engage à ne pas réclamer de vin et à ne demander aucune assimilation avec la nourriture des marins de l'Etat. »

On voit par ces faits combien les allégations des armateurs sont dénuées de fondement, et il apparaît clairement que les frais de nourriture sont moindres pour nos marins que pour les marins étrangers.

Il n'est peut-être pas inutile de signaler à ce sujet les nombreuses plaintes émanant de nos matelots.

Voici ce que disait au nom de tous les syndicats, M. Cathelineau, vice-président du Syndicat des officiers mécaniciens navigateurs du Havre, dans un rapport qu'il adressait au Ministre de la Marine le 12 septembre 1905 :

« Il est impossible, en effet, de se figurer le nombre de conflits ayant pour cause la mauvaise qualité des vins embarqués ou distribués gâtés au personnel, ainsi que l'insuffisance de la ration constatée au moment des repas à bord, et MM. les administrateurs des quartiers maritimes pourraient seuls vous dire combien cette question leur procure de récriminations de la part des marins de tous les grades...

« Nous vous ferons remarquer en cela, Monsieur le Ministre, que nous pensons sincèrement, que beaucoup de capitaines, qui journellement ne remplissent pas leur devoir de nourrisseurs, ne sont pas toujours les seuls répréhensibles ; car la faute en est souvent aux armateurs, qui n'allouent que des sommes dérisoires pour la nourriture... »

M. Cathelineau explique alors que dans la plupart des compagnies, les capitaines touchent des allocations et des primes pour les économies réalisées sur la nourriture et encourent des amendes si la dépense excède une certaine somme fixée par la compagnie. Cette somme est presque toujours une somme globale par homme sans distinction entre les officiers et les matelots, ce qui a pour conséquence de réduire la part de l'équipage, puisque les officiers sont mieux nourris que les hommes,

Et le rapporteur termine ainsi :

« Nous pourrions donc, d'une façon générale, pour conclure à ce sujet, qualifier sans crainte de contradiction les primes sur les économies de nourriture que touchent les capitaines, d'allocations contre la santé des équipages et incitations à la révolte.

« Mais ce n'est pas tout, nous pourrions, Monsieur le Ministre, citer des armateurs qui, faisant venir dans leurs bureaux les capitaines qui sollicitent des places sur leurs navires, leur répondent : « Nous voulons bien vous embarquer comme capitaine, mais seulement à la solde de 200 francs ou de 250 francs, c'est peu pour la responsabilité que vous avez, mais nous vous octroyons la charge de nourrir l'équipage, de cette façon, le boni que vous réaliserez, augmentera vos appointements d'une façon appréciable. »

Ces faits jettent un jour nouveau sur la question que nous étudions et prouvent que les armateurs n'ont aucun motif de se plaindre, puisque comme nous l'avons montré, les dépenses de nourriture sont inférieures en France qu'en Angleterre ; il serait peut-être plus digne et plus humain de leur part, de surveiller avec soin la subsistance de ceux qui contribuent à assurer leur fortune avec l'esprit d'abnégation et d'héroïsme qui a toujours caractérisé le marin français.

Enfin, devant la commission extra-parlementaire de 1904, les armateurs avaient fourni un long mémoire tendant à prouver l'infériorité de nos équipages et leurs exigences au point de vue des salaires et

de la nourriture. Le département de la Marine en reproduisant le mémoire conclut ainsi :

« La présente note a pris pour base les chiffres mêmes fournis par les armateurs sans en discuter actuellement l'exactitude. Mais il est bien entendu que le département de la Marine fait toutes ses réserves touchant les évaluations du Comité des Armateurs, qui ne concordent nullement, notamment en ce qui concerne la différence entre marins Français et Anglais au point de vue du salaire et de la nourriture, avec les renseignements recueillis par le département lui-même. »

On peut déduire de cette conclusion, que les renseignements des armateurs étaient inexacts et leurs lamentations injustifiées, c'est du reste ce que nous avons essayé de démontrer précédemment.

D) *Autres obligations imposées aux armateurs.* — Parmi les autres obligations imposées par nos lois, il faut citer en première ligne l'obligation du rapatriement réglé par le décret du 22 septembre 1891, dont l'article 1<sup>er</sup> est ainsi conçu :

« Tout inscrit maritime et tout Français provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce, qui se trouve délaissé ou débarqué par suite de quelques circonstances que ce soit, à l'étranger ou dans une possession française d'outre-mer, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible. »

On peut répondre à cette objection que cette charge n'est pas spéciale à notre pays. Voici du reste

ce que disait le *Bullelin de la Marine marchande* en février 1904 : « Sauf des différences plus ou moins variables, cette obligation de rapatriement a été édictée par les législateurs étrangers. » Et cette publication, qui indiquait les différentes lois en cette matière, montrait une analogie presque complète avec notre législation.

Une des différences qui est toujours invoquée par les armateurs est relative à la comparaison entre la loi anglaise et la loi française. Notre loi spécifie que le marin doit être rapatrié dans le port du quartier, tandis que la loi anglaise indique le port d'armement ; mais, en fait, ce n'est pas une charge plus lourde, parce que les armateurs ont toujours soin dans leurs contrats de faire accepter au marin français une clause par laquelle il sera reconduit au port d'armement.

M. Challet, ministre plénipotentiaire, qui a étudié cette question, s'exprimait ainsi :

« On a parlé en outre des frais de rapatriement, d'hospitalisation, comme si ces dépenses n'étaient pas également mises à la charge de l'armement dans la plupart des marines concurrentes. L'étude des législations étrangères ne nous apprend-elle pas que cette obligation de rapatrier aux frais de l'armement les marins débarqués en pays étranger est commune à l'Allemagne, à l'Angleterre, à la Belgique, au Danemark, à l'Espagne, à l'Italie, à la Norvège, aux Pays-Bas, au Portugal, à la Suède, à la Russie ; les règlements danois et espagnols sont

même plus libéraux que les nôtres, puisqu'ils étendent cette obligation, non seulement aux marins, mais aussi aux autres employés du bord. »

Quand à l'obligation pour l'armateur de payer les frais de maladie du matelot frappé à son bord, toutes les législations étrangères contiennent des dispositions analogues.

Ce sont des mesures prises dans un intérêt d'humanité auxquels aucun pays civilisé n'a le droit de se soustraire.

Il faut signaler également les charges imposées par certains règlements particuliers, tels que les quarantaines, les séjours au lazaret, les désinfections des marchandises provenant d'un port contaminé ; là encore, aucune de ces charges n'est spéciale à notre pays et ces mesures sont prises également chez les nations étrangères au nom de l'hygiène et de la salubrité publique.

Enfin, les armateurs se plaignent des tarifs consulaires, alors qu'ils sont moins élevés dans les chancelleries françaises que dans certains pays, notamment en Allemagne. Ces tarifs ne procurent qu'une recette de 300.000 francs, c'est-à-dire moins de 0 fr. 25 par tonneau de jauge de notre marine. C'est donc une charge bien légère, et si on la trouve gênante, il n'y aurait aucun inconvénient à la supprimer.

Quant au courtage, il est évident que ce monopole entraîne une charge pour les armateurs. On pourrait citer à ce sujet des faits scandaleux sur les prix

demandés par nos courtiers maritimes. Dans les enquêtes extra-parlementaires, on a énuméré de nombreux faits et entre autres, M. Fleurnoy, armateur, page 347, citait un courtier de Brest qui lui avait demandé 665 francs pour mettre en déclaration de douane et expédier sur lest le steamer *Mitidja* alors que ce courtier prenait 150 francs pour la même opération concernant un steamer anglais de plus grandes dimensions que le navire français. M. Henri Bordes disait également que le courtier, en vertu de son tarif de 50 centimes par tonne, qui lui sont alloués pour faire une simple déclaration sous la responsabilité de l'armateur, touchait parfois à Bordeaux 10 o/o du fret.

M. Challet, dans son Rapport, donne également l'exemple suivant : « Ailleurs, si l'on a besoin d'un intermédiaire pour trouver un chargement, on lui donne 50 francs, la même entremise se paie en France 1.200 francs, à Dunkerque même on paie 1.500 francs, ce dont on se libère avec 50 francs à Anvers. »

Ce sont des abus criants que l'on devrait faire cesser ; nous ne voyons pas pourquoi on ne revise pas les tarifs qui ne correspondent plus aux besoins de la navigation ; ce serait une œuvre de justice qui ferait le plus grand bien à notre marine marchande en attendant la suppression du privilège des courtiers maritimes.

*Conclusion.* — Laissant de côté cette question accessoire maritime sur laquelle une solution équi-

table peut très facilement intervenir, nous ne pouvons pas admettre que les griefs des armateurs soient acceptables.

Nous avons passé en revue avec impartialité toutes les causes d'infériorité de notre marine indiquées par les armateurs et nous avons vu que, très souvent, leurs doléances n'étaient pas justifiées et que, toujours, avec les principes de liberté, il était possible de remédier à la décadence de notre marine.

Ce qu'il faut à une marine marchande pour prospérer, c'est du fret ; c'est là le point capital pour l'armement. Nous avons montré quelle était la négligence de nos armateurs sous le régime des primes et nous sommes convaincu que le régime de liberté seul aurait pour conséquence de développer cette initiative et cet esprit commercial, qui sont l'honneur de la noble profession d'armateur. Le régime des ports francs ferait des ports français de vastes marchés et de grands entreprôts, où le fret de tous les pays affluerait pour le plus grand bien de nos armateurs, et c'est alors que notre situation géographique, loin d'être une cause d'infériorité, servirait, comme aux temps jadis, au développement de notre marine.

Il est urgent, pour le salut de la marine, de renoncer au système des primes, qui a produit dans la pratique les plus mauvais résultats.

Nous ne pouvons, en terminant cette étude de l'armement français, que citer cette parole de M. Marc Maurel, membre de la Chambre de com-

merce de Bordeaux, qui disait devant la Commission extra-parlementaire de 1873 (p. 357) :

« Mais je n'ai pas admis de prime pour les armateurs, bien qu'elle dût me favoriser, parce que je ne vois pas comment on pourra la justifier devant l'Assemblée. »

La prime à l'armement ne peut pas plus se justifier que la prime à la construction ; et notre marine marchande sera sauvée le jour où l'opinion publique sera convaincue et pénétrée de cette vérité évidente.

## CHAPITRE IV

### Les ports francs

---

*Introduction.* — On a donné des ports francs bien des définitions, nous nous contenterons de citer celle énumérée en l'an XIII par la Chambre de commerce de Marseille et qui a été reproduite par M. Charles Roux. « C'est un port établi hors de la ligne des douanes, ouvert à tous les bâtiments de commerce, sans distinction, quel que soit leur pavillon et la nature de leurs chargements. C'est un point commun, où vient aboutir par une sorte de fiction le territoire prolongé de toutes les nations. Il reçoit et verse de l'un à l'autre, les productions respectives sans gênes et sans droits. »

Autrefois, la franchise s'appliquait au port tout entier et même à la ville, mais de graves inconvénients résultaient de cet isolement de toute une population du reste du territoire ; aussi, aujourd'hui, a-t-on substitué au régime des ports francs celui des zones franches, qui comprennent seulement une partie du port et qui sont réglementées de façon à

éviter tous les abus. La définition que nous avons donnée précédemment est donc exacte à condition qu'elle soit appliquée pour une zone déterminée et non pour le port tout entier.

Nous examinerons, tout d'abord, l'histoire de nos principaux ports francs pour aborder ensuite l'étude de ceux qui existent actuellement. Nous verrons les griefs qui ont été dressés contre cette institution et quelles sont les solutions qui pourraient intervenir en cette matière.

## SECTION I

### *Historique des ports francs*

Les premiers ports francs dans notre pays furent Dunkerque, Bayonne et Marseille. La franchise de Dunkerque fut concédée en 1170 par Philippe d'Alsace comte de Flandre et fut reconnue par tous les suzerains successifs. La ville de Bayonne ne fut jamais proclamée port franc, mais en fait, elle jouissait des mêmes privilèges que Dunkerque.

L'histoire de la franchise de Marseille est des plus intéressante et donna lieu à bien des vicissitudes. Dès la plus haute antiquité, la ville de Marseille faisait un commerce des plus actifs avec le Levant et obtenait des privilèges des rois de Jérusalem, et des différents suzerains des bords de la Méditerranée, stipulant la libre entrée dans leurs pays de ses marchandises et de ses navires. Lorsque Marseille tomba

sous la dépendance des comtes et rois de France, ceux-ci confirmèrent par lettre patente les privilèges, et parmi ces lettres patentes on peut citer celles de la reine Jeanne en 1343, 1347 et 1375, du roi René en 1437 et de Louis XI en 1482.

Ce fut François I<sup>er</sup> qui apporta les premières entraves au commerce marseillais, en lui imposant des taxes sur les épiceries et drogueries.

Lorsque Louis XIV monta sur le trône aucun privilège ne subsistait et ainsi que le disait Colbert : « La dite ville était autant surchargée de droits d'entrée qu'aucune autre du royaume. »

C'est alors qu'il publia un édit, en 1662, confirmant la franchise de Dunkerque et le fameux édit de 1669, dont nous citons quelques extraits :

« Comme le commerce est le moyen le plus propre pour concilier les différentes nations et entretenir les esprits les plus opposés dans une bonne et mutuelle correspondance ; qu'il apporte et répand l'abondance par les voyes les plus innocentes ; rend les sujets heureux et les Etats plus florissants ; aussy n'avons rien obmis de ce qu'a despendu de nostre autorité et de nos soins pour obliger nos sujets de s'y appliquer, de porter jusques aux nations les plus éloignées pour en recueillir le fruit et en retirer les avantages qu'il amène avec soy, et establir partout en même temps aussi bien en paix comme en guerre, la réputation du nom françois ; c'est encore pour l'exécution du même dessein, que nous avons donné beaucoup d'application à la construction de quantités de vais-

seaux ou de bâtimens propres pour le commerce ; que nous avons fait visiter et restablir les ports, excité nos sujets de se perfectionner à la navigation ; convié les estrangers les plus expérimentés d'y concourir par les grâces que nous leur avons faictes, et que même nous avons fondé diverses compagnies puissantes pour soutenir la despense des entreprises nécessaires à cet effet. Et comme les roys nos prédécesseurs ont bien connu les avantages qui peuvent arriver à leurs Etats par la voye du commerce et que l'un des principaux moyens pour l'attirer est d'establir quelqu'un des premiers ports de nostre royaume *libre et exempt* de tous droits d'entrées et autres impositions, la ville de Marseille leur ayant semblé la plus propre pour y establir cette franchise, ils luy auraient accordé un affranchissement général de tous droits.

« A ces causes et autres considérations, à ce du mouvant, de l'avis de nostre dict conseil et de nostre grâce spéciale, pleine puissance et autorité royale, nous avons déclaré, et par ces présentes signées de nostre main, déclarons le port et hâvre de nostre ville de Marseille franc et libre à tous marchands et négociants, et pour toutes sortes de marchandises, de quelle qualité et nature quelles puissent être. Ce faisant, voulons et nous plaît que les estrangers et autres personnes de toutes nations et qualitez puissent y aborder et entrer avec leurs vaisseaux, bastimens et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magaziner, entreposer et en sortir par mer

librement, quand bon leur semblera, sans qu'ils soient tenus de payer aucun droit d'entrée, n'y de sortir par mer; et de la même grâce et autorité que dessus, voulons et nous plait que les marchandises qui seront cy-après transportées par mer, de la ville de Marseille hors nostre royaume, soyent et demeurent exemptes de tous droits, sans que les vaisseaux et bastiments qui en sortiront soyent tenus de raisonner aux bureaux des foraines et douanes establies dans les ports. »

Les résultats furent aussi brillants que l'avait espéré le grand ministre et la ville de Marseille retrouva son vieux renom et son antique splendeur. Cette franchise eut aussi une grande influence sur l'industrie nationale et l'on vit les fabriques du Midi acquérir un très grand développement. Enfin, la navigation ne fut jamais si active et le commerce maritime traversa une époque de prospérité jusqu'alors inconnue.

Malheureusement, cette liberté, qui donnait d'aussi beaux résultats, subit dans la suite des restrictions nombreuses et quelques mois après l'édit une première atteinte fut apportée par Louis XIV : « Pour nous indemniser, disait-il, en quelque façon de l'entière suppression des droits qui se levaient à notre profit dans la dicte ville, ordonnons que les droits seigneuriaux de poids et casses y seront doublez sans distinction de personnes à proportion de ce qui en était cy-devant payé. »

De nombreuses mesures vexatoires suivirent l'éta-

blissement de cette première taxe, si bien que les Marseillais firent entendre de vives protestations. En 1703, ils obtinrent gain de cause et le roi confirma l'édit de Colbert.

Pendant le cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, de nombreux ports demandèrent la franchise et parmi ceux-ci il faut signaler Lorient et Cette qui obtinrent satisfaction. En 1789, la franchise de Marseille avait en fait presque entièrement disparu, ainsi que l'atteste l'extrait suivant des Etats Généraux :

« La ville de Marseille aurait pu devenir la première ville de l'univers, si les ministres qui succédèrent à Colbert avaient su peser comme lui les véritables intérêts du commerce. Elle était appelée à devenir la reine des cités ; mais bien loin d'avoir vu remplir ses hautes destinées, dans quel état de ruine n'est-elle pas tombée de nos jours ? Le fardeau des impositions s'est appesanti sur sa tête ; la circulation animée de ses manufactures s'est arrêtée par degrés, et cette même ville, qui dans les temps les plus heureux versait dans les royaumes étrangers les produits de son industrie, est aujourd'hui ravalisée par les établissemens que ces mêmes royaumes ont formés des débris même de notre ruine. Les princes étrangers ont su profiter de nos fautes ; ils ont offert un asile à nos malheureux ouvriers ; ils ont protégé leurs travaux, et déjà leurs nouvelles fabriques florissent, en livrant à des prix moindres que les nôtres.

« Peut-on voir sans gémir une grande cité déchue de ses prospérités et de ses espérances, surtout

quand on a le droit de dire que ses maux proviennent de l'absurde régime des finances, des extorsions et des rapines des financiers ?... C'est à nous manufacturiers, qu'il appartient de parler sciemment des misères publiques et nous puisons les exemples dans la seule sphère de nos professions. »

La Révolution éclata, et si l'Assemblée Nationale respecta la franchise de Marseille, de Bayonne et de Dunkerque en supprimant celle de Lorient, la Convention abolit toutes les franchises par le décret du 11 nivose an III.

Sous l'Empire, les Marseillais firent de nombreuses démarches pour obtenir le rétablissement de leur franchise et Napoléon chargea M. Collin, directeur général des Douanes, de lui présenter un projet de décret accordant la franchise non plus aux ports tout entier, mais à une zone déterminée. Il est intéressant de noter que c'est le premier projet de zone franche que nous rencontrons dans cet historique ; mais la Chambre de Commerce de Marseille refusa ces avantages, en demandant le rétablissement pur et simple de l'ancien privilège.

Lorsque vint la Restauration, les villes de Bayonne, Dunkerque et Marseille sollicitèrent de nouveau leur affranchissement ; les demandes des deux premières furent écartées, celle de Marseille au contraire fut prise en considération et la loi des 16-19 décembre 1814 donna satisfaction aux Marseillais.

Napoléon en revenant pendant les Cent jours, abrogea cette loi et chargea Chaptal d'écrire à la Cham-

bre de Commerce de Marseille pour lui montrer les avantages de la franchise restreinte sur la franchise intégrale. Voici un des passages principaux de cette lettre :

« Si l'on ménage dans une ville maritime et à côté de son port une enceinte entourée de fossés et de murs, isolés comme un lazaret, remplis de magasins comme l'enclos d'une foire, que les négociants puissent fréquenter librement mais où personne ne soit admis à habiter ; que l'embarquement et le débarquement puissent se faire directement, que du côté de la ville il n'y ait qu'une issue avec un bureau de perception pour le passage des marchandises entrant dans la consommation et une poterne pour l'allée et la venue des commerçants et des gens de service, si ces issues qui s'ouvriront au jour et se fermeront à la nuit sont gardées avec soin, on pourra laisser le négociant recevoir, emmagasiner, manipuler des marchandises, les expédier par mer en franchise, le tout sans formalités ni registres.

« Hors de cette enceinte et à la sortie de l'enclos par la porte de l'intérieur, tout suivra l'usage ordinaire, on paiera les droits et on se conformera aux lois et règlements comme si les marchandises arrivaient pour être consommées.

« Tout semble concilié par ce plan. L'intérêt du commerce est rempli, le négociant n'est plus contrarié dans aucune de ses opérations, l'étranger ne peut demander ni plus d'aisance ni plus de liberté, il trouve les magasins ouverts tous les jours, il peut

y acheter, vendre, débarquer, recharger, former à son gré ses assortiments.

« L'Etat ne sacrifie aucune partie de l'impôt, la perception en devient plus facile, il profite même de l'accroissement de la recette que produisent un commerce animé, l'affluence des étrangers et la prospérité de la ville.

L'administration des douanes n'a qu'une enceinte à garder. La police ordinaire suffit dans ce système, elle n'est plus obligée d'ouvrir un compte pour chacun des nombreux entrepôts, ni de salarier une série de commis pour vérifier et recenser les marchandises dans les magasins, ou pour en ouvrir les portes sur la demande des négociants. Les objets déposés dans les quartiers francs sont pour elle comme si elles n'existaient pas, elle n'est tenue qu'à garder soigneusement deux portes, elle n'a qu'à craindre une contrebande de poche facile à réprimer. »

Telle est magistralement exposée la nouvelle formule de la zone franche, s'opposant à l'antique port franc, qui présentait de grandes difficultés pour la douane et de nombreux inconvénients par suite de l'isolement de la ville au reste du territoire.

Lorsque Louis XVIII revint en France, il rétablit la franchise telle qu'elle existait autrefois, et alors on s'aperçut que Marseille devenait une ville étrangère, aussi fut-on obligé de supprimer ce privilège en 1817.

Depuis cette époque, nous n'avons pas vu de zones franches dans notre pays, mais elles se sont dévelop-

pées chez les nations étrangères et elles ont eu les plus heureux effets sur le commerce et sur la marine.

## SECTION II

### *Les ports d'aujourd'hui*

Parmi les pays étrangers qui possèdent des zones franches, il faut citer :

1° L'Allemagne, avec Hambourg, Brème, Dantzig, Altona, Stetting, Emden ;

2° Le Danemark, avec Copenhague ;

3° L'Autriche et la Hongrie, avec Trieste et Fiume ;

4° L'Italie, avec Gênes.

Et enfin, les possessions Anglaises de Hongkong, Singapour, Gibraltar et Malte.

Dans cette étude très restreinte que nous faisons des ports francs, il nous est impossible de les passer tous en revue et nous nous contenterons de dire quelques mots du port franc de Hambourg, qui est le plus intéresssant et le mieux organisé.

### **Hambourg**

A) *Notions générales.* — Situé à 107 kilomètres de l'Elbe, le port de Hambourg est le plus important des ports européens.

La ville hanséatique de Hambourg se trouvait jadis dans une situation analogue à nos anciennes

viles franches, c'est-à-dire qu'elle était absolument étrangère au reste du territoire.

Lorsque se constitua le Zollverein, les Hambourgeois restèrent attachés à leur isolement douanier.

« En 1840, écrit M. Paul des Rousiers, ayant augmenté leur port, ils s'empressent de construire une muraille pour se borner du côté de la terre et cela parce qu'ils sont persuadés que l'isolement est souhaitable, qu'il ne doit pas y avoir de communications et d'échanges commerciaux entre l'eau, leur domaine et la terre environnante qui est l'étranger pour eux. »

Ce n'est qu'en 1888 que Hambourg consentit à entrer dans l'union douanière Allemande, mais à la condition expresse de conserver la franchise de la douane pour une partie de son port. C'est là l'origine du port franc actuel. De plus, comme compensation, 50 millions de francs furent alloués à la ville et cette somme fut consacrée à des travaux d'agrandissement et au perfectionnement de l'outillage, si bien que le total des dépenses s'est élevé à 375 millions de francs. Il ne faudrait pas croire que la franchise a été cause de ces frais considérables, il n'y a là qu'une simple coïncidence, résultant de la création des bassins nouveaux au moment de l'institution de la zone franche.

D'après le rapport de M. Muzet la superficie du port franc est de 11.027 hectares, sa longueur est de 4.800 mètres et sa plus grande largeur de 2.900 mètres, la surface d'eau comprend 17 bassins, et la

longueur des quais est d'environ 30.000 mètres.

Le port franc est limité du côté de la terre par une grille en fer d'environ 3 mètres de hauteur, et sur l'Elbe par des barrières flottantes.

Les magasins d'entrepôt occupent un espace de 476.000 mètres carrés, dont 365.000 sur la rive droite et 102.000 sur la rive gauche.

Enfin il faut signaler que pour le transport des marchandises existent 143 kilomètres de voies ferrées, qui sillonnent tous les quais et aboutissent aux gares de chemin de fer.

Malgré cette merveilleuse organisation, le Sénat de Hambourg a trouvé que le port était insuffisant pour le très grand nombre de navires qui le fréquentent et il a décidé de creuser deux nouveaux bassins ayant plus de 1.000 mètres de longueur.

B) *Organisation et administration du port franc.* — Le service du port est fait par la « Quai Verwaltung » (administration des quais), qui dépend de l'état libre. Quant à l'exploitation, elle est assurée par la « Hamburger Freihafen Lagerhauss Gesellschaft », société au capital de 9 millions, qui est très prospère. Les bénéfices sont partagés entre l'Etat et les actionnaires, et dans un délai déterminé l'Etat doit devenir propriétaire de toutes les installations. Aucune habitation ne peut être élevée dans le port franc, et il n'y a que les gardiens à y séjourner la nuit. Il est également interdit d'y consommer des produits qui n'ont pas acquitté les droits de douane et une surveillance très sévère s'exerce sur les res-

taurants et débits qui se sont établis à l'intérieur du Freihafen.

Lorsqu'un commerçant désire exercer une industrie dans le port franc, il fait une demande à l'administration des quais, qui accepte ou refuse sans être obligée de motiver sa décision. Lorsque l'autorisation est accordée, l'industriel passe un bail dont la durée ne peut être inférieure à dix ans, ni supérieure à vingt-cinq ans. Il doit s'engager à ne faire aucune fraude, et des amendes très sévères sont appliquées s'il contrevient à sa promesse.

Dans le port franc, la douane ne pénètre jamais ; cependant il existe une certaine surveillance pour éviter la fraude. Voici ce que dit à ce sujet M. Muzet à la page 9 de son rapport :

« Les navires destinés au port franc doivent embarquer à Cuxhafen un pilote assermenté et commissionné par la douane, ou bien se soumettre à la formalité du plombage ou de l'acquit à caution. Ils doivent arborer le pavillon douanier et la nuit un feu spécial. On préfère généralement le pilotage bien qu'il entraîne une dépense un peu plus élevée que le plombage, cette dernière formalité ayant l'inconvénient d'entraîner des retards qui empêchent parfois de profiter de la marée...

« Les capitaines sont tenus à l'arrivée à Hambourg de déposer leur manifeste et de déclarer fidèlement leur cargaison. »

Les marchandises une fois débarquées dans le Freihafen peuvent être travaillées et manipulées sans

que la douane ait à intervenir, ce n'est que lorsqu'elles pénètrent à l'intérieur du pays qu'on leur applique un tarif comme s'ils elles venaient directement de l'étranger.

Au contraire, lorsque les produits sont réexportés, c'est sous le régime de la liberté la plus absolue.

Il faut signaler cependant un certain contrôle de la douane qui ne s'exerce que pour les industries allemandes qui touchent des primes d'exportations. Ce contrôle n'a lieu que si le commerçant le désire, puisqu'il ne fonctionne que dans son propre intérêt.

On peut dire que la franchise existe à Hambourg de fait comme de nom, et il est intéressant d'ajouter que ce système fonctionne depuis vingt ans et n'a jamais donné lieu à aucune protestation ni aucune critique sérieuse.

C) *Importance commerciale, industrielle et maritime du port de Hambourg.* — Au point de vue commercial, le port de Hambourg a pris un essor considérable dans ces dernières années.

Voici à ce sujet le mouvement des entrées et sorties relevées par M. Masson dans son livre sur les ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui :

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| 1846-1850 | 920.000 tonnes  |
| 1851-1860 | 1.510.000 »     |
| 1861-1870 | 2.520.000 .. »  |
| 1871-1880 | 4.407.000 »     |
| 1880-1890 | 7.740.000 »     |
| 1891-1900 | 13.191.000 »    |
| 1901      | 16.730.000 »    |
| 1902      | 17.432.000 .. » |

Si on exprime en chiffres ces résultats on obtient :

|           |                   |
|-----------|-------------------|
| 1851-1860 | 330.186.000 marks |
| 1881-1890 | 1.045.776.000 »   |
| 1891-1895 | 1.558.900.000 »   |
| 1900      | 2.280.802.000 »   |
| 1901      | 2.160.711.000 »   |
| 1902      | 2.296.808.000 »   |

Les progrès du port de Hambourg sont encore plus sensibles, si l'on établit une comparaison avec nos ports français. Voici ce qu'écrit à ce sujet M. Blondel :

« En 1850, le mouvement maritime du Havre, à l'entrée, était de 554.000 tonnes, celui de Hambourg 427.000 tonnes. Nous avions à ce moment une forte avance. En 1870, le mouvement du Havre était de 1.432.000 tonnes. Hambourg n'avait pas encore pu nous rejoindre et restait à 1.200.000. En 1880, le Havre est à 1.681.009 tonnes, Hambourg est déjà passé à 2.766.000. En 1894, le Havre atteint péniblement les 2 millions, mais Hambourg est à 6.229.000 tonnes. »

Les résultats sont aussi brillants dans l'industrie ; M. Muzet, dans son rapport, page 15, donne le tableau suivant :

|                                                                          | Nombre<br>d'établissements | Nombre<br>d'ouvriers |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------|
| Chantiers de constructions navales,<br>docks et fabriques de machines... | 13                         | 7.340                |
| Forces.....                                                              | 8                          | 91                   |
| Chaudronneries.....                                                      | 4                          | 229                  |

|                                                                          | Nombre<br>d'établissements | Nombre<br>d'ouvriers |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------|
| Fabriques de couleurs .....                                              | 5                          | 37                   |
| Fonderies de fer .....                                                   | 4                          | 150                  |
| Fabriques d'huiles à graisser, de<br>savon et de vaseline .....          | 12                         | 286                  |
| Usines à rectifier l'alcool et fabri-<br>ques de spiritueux et liqueurs. | 15                         | 445                  |
| Fabriques de produits chimiques<br>et usines de guanos .....             | 6                          | 486                  |
| Fabriques pour travailler les mi-<br>nerais .....                        | 3                          | 286                  |
| Fabrique de margarine .....                                              | 1                          | 34                   |
| Fabriques de caisses d'emballa-<br>ges .....                             | 2                          | 88                   |
| Tonnelleries .....                                                       | 2                          | 263                  |
| Fabrique de tourteaux .....                                              | 1                          | 146                  |
| Fabrique de biscuits .....                                               | 1                          | 65                   |
| Usines pour cuire le sucre candi<br>et fabrique de sucre de fruits ..    | 2                          | 11                   |
| Moulin à riz .....                                                       | 1                          | 84                   |
| Torréfaction de café ....                                                | 1                          | 16                   |
| Fabrique d'appareils centrifuges.                                        | 1                          | 12                   |
| Usine d'anthracite .....                                                 | 1                          | 45                   |
| Totaux .....                                                             | 83                         | 10.014               |

Toutes ces industries, qui existent dans le port franc, ont contribué pour une large part à la richesse de la ville de Hambourg.

Enfin, au point de vue maritime, Hambourg comme nous l'avons vu est non seulement un port des plus

importants, mais il est encore le siège d'un grand nombre de compagnies de navigations ; ce sont les suivantes :

Compagnies Hambourgeoise Sud Américaine,

- Cosmos,
- Deutsch Australiche,
- Robert Sloman,
- Deutsch Levante linie,
- Werman (Afrique Occidentale),
- Ost Afrika linie,
- Germano-Américaine du pétrole,
- A Kirslen,
- C Andersen,
- du Cabotage en Chine.

On peut donc conclure, en disant que si Hambourg doit sa prospérité en partie à sa situation géographique et au développement économique de l'Allemagne, il est certain que la franchise a été un des facteurs principaux de son magnifique essor commercial, industriel et maritime.

### SECTION III

#### *Critiques adressées aux ports francs*

Nous avons vu les résultats brillants obtenus par les nations étrangères avec le système des ports francs, mais, lorsqu'il s'est agi d'établir cette institu-

tion en France, de nombreuses critiques se sont élevées, que nous ne pouvons pas passer sous silence.

Parmi ces critiques, les unes ont une portée générale, et les autres visent plus spécialement les inconvénients pratiques qui peuvent résulter de la franchise.

### § 1. — *Critiques d'ordre général*

A) *Les zones franches ne donnent pas de bons résultats.* — Les zones franches, a-t-on dit, ne peuvent pas réussir en France et la meilleure preuve c'est que celle qui existe en Savoie ne donne pas de bons résultats. Le traité du 20 novembre 1815 avait fait du pays de Gex une zone franche en dehors de la douane, mais sous le gouvernement de Charles X, l'arrêté du 15 octobre 1828 donna à ce pays la faculté d'introduire en franchise dans le royaume les produits du sol et de l'industrie. De même, le traité du 24 mars 1860 a donné la franchise aux parties neutralisées de la Savoie ; cependant on a dû accorder des facilités pour l'importation des produits du sol en France et, sur les réclamations des habitants, un projet de loi de 1902, approuvé par la Commission des Douanes, permet, sous certaines réserves, d'introduire les produits fabriqués dans la zone.

Nous ne discutons pas ces faits : mais on peut répondre à cette objection qu'il n'y a aucun rapport entre une zone franche établie sur le territoire et

une zone franche instituée dans un port. Une zone franche terrestre présente le grand inconvénient pour les commerçants et industriels de ne pouvoir écouler leurs produits au dehors, et d'obliger les habitants de produire et de consommer comme un petit pays autonome entouré d'une barrière de douanes. Le port, au contraire, ne produit ni ne consomme, il attire la marchandise et la réexporte ; plus les facilités d'accès sont grandes et plus le commerçant sera incité à envoyer sa marchandise qu'il pourra mettre en entrepôt en attendant la réexportation, quitte à acquitter les droits de douane ordinaires s'il veut importer ses produits dans le pays. Ce qui fait l'avantage du port franc c'est le mouvement d'affaires et le va-et-vient continuel des produits, et cet avantage ne peut pas exister dans une zone franche terrestre qui présente par suite plus d'inconvénients qu'elle ne rapporte de bénéfices au pays dans lequel elle est établie.

B. — *Le port franc est une atteinte grave au protectionnisme.* — Une autre critique que l'on trouve dans les rapports des Chambres de Commerce c'est que cette campagne en faveur des ports francs n'est qu'un moyen détourné pour battre en brèche notre édifice douanier et revenir aux théories du libre échange. Malheureusement, il ne semble pas que cet argument ait une grande portée, parce que c'est précisément dans les pays de protection que l'on a établi les zones franches, qui sont « les soupapes de sûreté nécessaires au régime de compression ». Nous avons

vu dans l'historique que c'est Colbert, le père du protectionnisme, qui a publié deux édits fameux donnant la franchise aux villes de Dunkerque et de Marseille. De plus, si nous examinons les faits actuels, ce sont les pays protecteurs seuls qui ont établi, suivant la pittoresque expression de M. Caillaux, « une clairière de liberté au milieu de la forêt des taxes de la douane ».

C'est du reste ce que constate M. Chaumet dans son rapport pages 12 et 13 : « Il n'y a de ports francs que dans les pays protectionnistes. L'exemple de l'Allemagne surtout est caractéristique et décisif... Eh bien, c'est dans ce pays, où le protectionnisme est à la fois tout-puissant et si exigeant, que se trouve le plus grand nombre de ports francs et de zones franches ; que l'on accorde au commerce maritime les plus larges facilités. »

Ce sont là des exemples qui doivent rassurer les plus timides, et, du reste, il est facile de constater que, dans les pays où existent les ports francs, on n'a abandonné aucun des principes de la protection et on n'a jamais facilité les progrès du libre échange.

C. — *Cette institution fait double emploi avec le système de l'entrepôt et de l'admission temporaire.*

— Le régime des zones franches, suivant les adversaires de ce système, est inutile, parce qu'il fait double emploi avec le système de l'entrepôt et de l'admission temporaire. Il faut distinguer l'entrepôt réel et l'entrepôt fictif : dans le premier cas, le dépôt

est effectué dans un magasin public gardé par la douane, et dans le second, tout se passe dans le magasin d'un négociant qui s'appelle entrepositaire. Lorsque la marchandise est réexportée dans un certain délai, elle ne paie rien ; si, au contraire, elle pénètre dans l'intérieur du pays, elle acquitte les droits de douane. Mais, si, en théorie, le régime est excellent, il n'est pas sans présenter des inconvénients dans la pratique, surtout pour les entrepôts réels. M. Chaumet, dans son très intéressant rapport sur les zones franches, cite quelques exemples que nous reproduisons.

Rapport de M. Chaumet, page 17 :

« Vous recevez des sacs de cafés, vous pouvez les ouvrir sans nettoyer le café, mais seulement en présence du douanier. Puis toutes les poussières, les graines, les déchets de toutes sortes que vous aurez rejetés paieront le droit de 136 francs ou de 300 fr. les 100 kilogrammes. Vos clients souhaitent un mélange de Santos et de Bourbon, de Martinique et de Moka. C'est fâcheux pour eux et pour vous. Mais les règlements ne vous permettent pas de faire ce mélange à l'entrepôt. Il faudrait, pour que votre café pût être facilement agréé de la clientèle, qu'il fût coloré. Cette opération est interdite en entrepôt. Vous l'exécuterez dans vos magasins pour le café livré à la consommation française — car elle n'est ni frauduleuse ni nocive — mais si vos clients étrangers veulent du café ainsi préparé, ils s'adressent à Hambourg, à Anvers ou à Copenhague. »

Comparez cette situation avec celle du commerçant établi à l'étranger en zone franche. Celui-ci reçoit la marchandise dans des magasins qu'il a pu organiser à sa guise, il la classe, la nettoie, la mélange, la manipule comme il veut, sans que ses concurrents puissent savoir ce qu'il fait, « il choisit ses ouvriers, il use de l'outillage le plus perfectionné, il travaille quand il veut, comme il veut ».

Cette comparaison montre suffisamment la grande supériorité de la zone franche sur l'entrepôt réel et nous pouvons ajouter, en ce qui concerne l'entrepôt fictif, que le nombre des marchandises que l'on y admet est assez restreint et qu'en tout cas le régime est beaucoup moins libéral que celui de la zone franche.

Quant à l'admission temporaire, c'est un procédé qui permet d'importer en franchise les marchandises devant recevoir un complément de main-d'œuvre, à charge de les réexporter, ou de les placer en entrepôt dans un délai déterminé. Là encore, le régime au point de vue théorique est fort bien agencé et paraît très avantageux ; mais, dans la pratique, de nombreuses formalités sont nécessaires, qui sont une gêne pour nos industriels. M. Chaumet cite l'exemple suivant, qui montre bien les défauts de cette institution : Dans l'admission temporaire, il est nécessaire de faire décharger les acquits à caution dans un délai de six mois. A première vue, cette mesure est très libérale, cependant parfois ce délai est insuffisant. Il y a quelques années, un industriel

français était sollicité de prendre part à une adjudication pour la fourniture de wagons à une Compagnie de Chemins de fer étrangère. En théorie, il bénéficiait de l'admission temporaire pour les bois, mais en fait, si une grève ou quelque'autre événement de force majeure l'avaient empêché de décharger ses acquits à caution dans le délai de six mois, il subissait une perte sérieuse au lieu du bénéfice escompté, et pour cette raison, ne voulant pas encourir cet aléa, il refusa de prendre part à l'adjudication. Avec le régime des zones franches, au contraire, cet inconvénient ne subsiste pas et ce sont de nouvelles facilités qui sont accordées aux industriels.

La meilleure raison que l'on peut invoquer pour montrer que la zone franche ne fait pas double emploi avec le régime de l'entrepôt et de l'admission temporaire, c'est l'exemple de l'Allemagne. Dans ce pays, il existe comme chez nous, des entrepôts réels et des entrepôts fictifs ; leur régime est beaucoup plus libéral que le nôtre ; cependant, on a établi des zones franches et leur prospérité n'est pas discutable.

D. — *Avant de créer des ports francs, il faut améliorer nos communications intérieures.* — Enfin, il reste une dernière objection d'ordre général, qui a été présentée principalement par le Comité Central des Armateurs de France, dans un rapport fort intéressant, où la question des zones franches est étudiée avec autant de talent que de compétence.

« Toutefois il considère (le Comité des Arma-

teurs) que les dépenses nécessaires à la réalisation de ce projet ne sauraient être vraiment fructueuses, qu'après l'accomplissement des travaux, qui assurent à nos ports un courant stable d'affaires, en les mettant en communication facile avec l'intérieur du territoire. »

Il résulte de cette citation que la question des ports francs ne pourra être examinée que subsidiairement, lorsque nos ports seront bien aménagés et que nos chemins de fer et nos canaux seront à même de rendre tous les services que les commerçants et les industriels sont en droit de réclamer.

Nous sommes absolument d'accord avec le Comité Central des Armateurs pour affirmer que nos ports sont mal outillés, que les travaux sont conduits avec beaucoup de lenteur et que l'effort est dispersé sur trop de points du territoire, au lieu d'être concentré sur quelques-uns.

Il est certain également que nos canaux sont insuffisants, que les tarifs de nos chemins de fer sont exagérés et que la rivalité entre le chemin de fer et le canal amène les plus funestes effets ; tandis qu'en Allemagne, le canal et le chemin de fer sont associés pour le plus grand bien du commerce et de l'industrie.

Ces faits ne sont pas niables, on pourrait citer bien des exemples pour en démontrer la vérité. Il est évident qu'il y a beaucoup à faire pour perfectionner notre outillage économique, et l'un des moyens de hâter tous ces travaux, qui sont indis-

pensables, serait d'employer l'argent, qui est gaspillé au moyen de primes, à améliorer nos ports et nos communications intérieures.

Mais ce n'est pas une raison de rejeter le système des ports francs, sous prétexte que cette mesure salubre est subordonnée à l'exécution des travaux de nos ports et de nos communications intérieures. Si nous devons émettre le vœu de voir se perfectionner, le plus tôt possible, notre outillage économique, nous devons également souhaiter le régime des ports francs, qui facilitera la prospérité de notre industrie et de notre marine marchande.

## § 2. — *Inconvénients pratiques des ports francs*

A. — *Pertes pour le Trésor et création d'un privilège.* — Parmi les inconvénients pratiques des ports francs il en est deux qui ont été signalés dans un grand nombre de rapports présentés par les Chambres de Commerce ; ce sont la perte pour le Trésor, résultant de la suppression des droits de douane, et la création d'un privilège au profit des ports bénéficiant de la franchise. Ces deux arguments, qui ont une très grande valeur lorsqu'il s'agit des antiques villes franches, perdent toute leur portée dès qu'ils sont employés pour combattre les projets de zones franches. En ce qui concerne la perte que ferait subir au Trésor la suppression de la douane, il est certain, que lorsqu'il s'agit d'une ville, cette institution a pour conséquence de diminuer d'une façon sen-

sible les revenus provenant des taxes qui sont perçues dans le reste du territoire ; mais, avec la zone franche, cet inconvénient disparaît, puisque personne ne peut y habiter, et par conséquent consommer les produits étrangers. De plus, il ne faut pas oublier que la douane reprend tous ses droits, aussitôt que les produits sont introduits à l'intérieur du pays. Quant à la création d'un privilège, consistant à donner à un port toute facilité pour consommer les produits étrangers, cet argument ne peut avoir de valeur lorsqu'il s'agit des zones franches, c'est-à-dire d'un terrain restreint et inhabité.

B. — *Danger de fraude et de contrebande.* — Les protectionnistes reprochent également à l'institution des zones franches de favoriser la fraude et de faciliter la contrebande en la rendant lucrative. La Chambre de Commerce de Rouen s'exprime ainsi :

« Les conditions mêmes de fonctionnement des zones franches se prêtent merveilleusement à toutes les fraudes et à toutes les sophistications qu'un commerce dénué de scrupule peut avoir l'idée d'entreprendre. Pour ne parler que de ce qui se passe dans le port franc de Hambourg, qu'on prend volontiers comme exemple des avantages de l'institution, les rapports officiels comme les études particulières, relèvent les abus qui s'y produisent. Notre Consul à Hambourg constate que, recevant en port franc une caisse de fleurs de Saxe et une autre de Vienne, on peut les ouvrir, mélanger les articles et en faire une nouvelle caisse sous une marque quelconque. Sui-

vant d'autres rapports, émanant d'auteurs bien informés, Hambourg, dont l'importance comme vignoble avait été ignorée jusqu'ici, livre partout maintenant au monde entier des vins de Bordeaux et des eaux-de-vie de Cognac, à des prix défiant toute concurrence ; et les rhums qui proviennent de ce port ne présentent pas une moindre différence de prix avec ceux des Antilles. »

Parmi les griefs présentés par la Chambre de Commerce de Rouen, il ne semble pas que le premier mérite cette grande indignation, mélanger des fleurs de différentes provenances et les vendre sous une autre marque ne constitue qu'une opération licite, que tous les commerçants accomplissent journellement. Il ne peut y avoir tromperie que dans le cas où la marchandise est expédiée sous une fausse marque de provenance et alors la loi intervient pour punir les fraudeurs. Ces faits se passent à Hambourg, on peut en trouver d'analogues dans tous les pays et nous ne voyons pas pourquoi ces opérations illicites s'exerceraient plus spécialement dans les zones franches.

Quant aux fraudes, qui se produisent sur les vins et le cognac, il est possible qu'il existe des fraudeurs à Hambourg ; mais ce n'est pas parce que Hambourg est un port franc. Voici ce que dit à ce sujet M. René Doltot (1) : « Hambourg ne présente pas pour les mélan-

---

1. *Revue politique et parlementaire*. 10 nov. 1903. « Le port de Hambourg. »

ges ou coupages des conditions exceptionnellement favorables. Une fois les mélanges accomplis, si les vins ainsi fabriqués sont importés dans le Zollverein, ils paient à peu près les mêmes droits d'entrée que les vins qui ont servi à les constituer. Il est donc tout aussi avantageux de faire les mélanges à l'intérieur même du Zollverein. En réalité, c'est cette méthode qui prévaut, sauf pour les mélanges de vins destinés à la réexportation, qui ont effectivement lieu dans le port franc. Quant aux vins exportés outre-mer vers l'Amérique du Sud par exemple, leur mélange se fait tout aussi bien et même mieux dans le pays de destination que dans le port de provenance ; que ce dernier soit Hambourg, ou si l'on veut Bordeaux. On sait que les Etats Sud-Américains favorisent diverses fraudes et contrefaçons, sous prétexte de favoriser l'industrie nationale. »

Ces pratiques frauduleuses, que l'on doit flétrir, se rencontrent partout et même dans notre pays. M. Bossuet, dans une très remarquable étude sur les ports francs, en cite un exemple : « Personne n'ignore que, à l'heure actuelle, on peut trouver à Bordeaux des vins d'exportation au nom de crus célèbres à 6 francs la caisse de douze bouteilles, rendue à bord du navire exportateur, avec le cachet d'origine que donne l'expédition de Bordeaux. Ce n'est non plus un secret pour personne qu'il existe des cognacs de grandes marques à 4 fr. 75 la caisse de douze bouteilles. A vrai dire, il serait difficile de droguer davantage dans un port franc. »

Nous ajouterons que non seulement la fraude ne peut s'exercer librement dans les zones franches, mais même qu'elle est plus facilement punissable que partout ailleurs, parce que la surveillance y est plus aisée. On oublie toujours, quand on traite cette question, que la zone franche n'est considérée comme territoire étranger qu'au point de vue douanier, et que toutes les lois civiles et pénales y reçoivent leur entière exécution. Voici, du reste, comment s'exprime l'article 12 du projet de loi français : « Sont et demeurent applicables dans les zones franches les lois du 20 juillet 1824 sur les altérations ou suppositions de noms en matière commerciale, du 23 juin 1857 sur les marques de fabriques et de commerce, du 26 novembre 1873 sur les timbres ou signes apposés sur ces marques, les traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété individuelle et, enfin, tous autres articles des lois ou de règlements en vigueur dans les ports maritimes, en ce qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi. »

Ces dispositions ont donc tout lieu de rassurer ceux qui craignent les effets funestes de la fraude, et M. Chaumet, rapporteur du projet de loi sur les zones franches, conclut ainsi :

« Nous avons donc le droit de conclure que, grâce aux garanties qui n'existent pas dans d'autres pays, il est vrai, mais qui sont prévues dans le projet actuel, les ports francs ne seront pas en France un foyer de fraude, au contraire, la fraude y sera pres-

que impossible, en tous cas, plus difficile et plus rare qu'au dehors. »

Quant au danger de contrebande, il a été également l'objet des préoccupations des Chambres de Commerce et parmi celles-ci, on peut citer celle de Châlons, qui écrit : « Si les franchises ont été abolies en l'an III, par la raison qu'elles facilitaient la contrebande, que n'aurions-nous à redouter aujourd'hui..., alors que les droits de douane sont beaucoup plus élevés qu'à la fin du siècle dernier. »

Cet argument est très facilement réfutable. Les prohibitions d'autrefois offraient aux fraudeurs une véritable prime, que nos droits protecteurs actuels sont loin de leur donner ; la contrebande est de nos jours beaucoup moins lucrative et par conséquent serait très rare. Il faut ajouter qu'avec le système des villes franches la surveillance de la douane était impossible et que les fraudeurs jouissaient d'une impunité absolue, tandis qu'avec la zone franche, qui ne comporte que quelques hectares entourés de grilles et fermés de tous côtés, la douane peut très facilement empêcher et réprimer toute tentative de contrebande.

C. — *Les zones franches favorisent la concurrence étrangère.* — Les adversaires de la franchise émettent deux autres craintes : d'une part, la création des ports francs doit amener la ruine et le déplacement de notre industrie et, d'un autre côté, cette institution favorise la concurrence étrangère.

Tous les industriels, dit-on, qui s'occupent d'exportations seront obligés de fermer leurs usines ou

de les transporter dans le port franc ; la lutte est en effet impossible entre les usines de l'intérieur et celles des zones franches puisque les unes sont obligées d'acquitter des droits de douane, alors que les autres en sont exemptes. Cet argument de bon sens, à première vue, est vraiment impressionnant, mais, en réalité, il convient de distinguer parmi ces industries celles qui sont admises au bénéfice de l'admission temporaire et celles qui ne jouissent pas de cet avantage. Les premières n'auront pas d'intérêt à venir dans la zone franche ; il faut, en effet, tenir compte de la cherté des terrains et de la main-d'œuvre et elles seraient privées de la faculté qu'elles ont de substituer l'équivalent à l'identique, sans compter que, très souvent, des primes sont allouées aux exportations de leurs marchandises et que ces primes ne peuvent être accordées dans les zones franches. Quant aux industries qui ne travaillent pas sous le régime de l'admission temporaire, il y a tout lieu de supposer que les droits de douane sont très minimes et elles n'ont aucun avantage à se déplacer, par suite de l'élévation des frais de toute sorte qu'elles rencontreraient dans les zones franches.

L'autre objection, qui consiste à dire que les ports francs porteraient un tort grave à nos industries nationales, mérite un examen très attentif. Les ports francs encouragent les industries des autres pays en ce sens que des étrangers ont toute facilité de venir s'y installer au détriment des nationaux ; mais, dans ce cas, ce sont des industries nouvelles qui sont intro-

duites dans le pays et l'on a tout lieu de s'en féliciter. Ainsi, sous l'Ancien Régime, lorsque le Génois Monfrédini fut attiré à Marseille pour y établir une manufacture de soieries, il ne porta tort qu'à sa patrie. Aussi les protectionnistes n'insistent-ils pas ; ils se contentent d'affirmer que ce sont les produits étrangers qui viendraient faire tort et concurrence à nos marchandises nationales, et c'est surtout pour les vins que l'on redoute la présence de vins étrangers. Cependant, il n'est pas inutile de donner ici l'opinion des parties intéressées, et voici, à ce sujet, ce que dit la Chambre de Commerce de Bordeaux :

« On comprend difficilement ce que les viticulteurs auraient à perdre à voir des vins étrangers, venir sur des points neutralisés de notre territoire, subir des préparations conformes au goût des consommateurs d'outre-mer et repartir pour l'étranger.

« Nous sommes persuadés, au contraire, que cette admission dans une zone franche des vins étrangers qui repartiraient pour l'étranger ne fera qu'aider la vente à l'étranger des vins de nos pays. Cette admission déplacera au profit de nos ports nationaux les exportations de Hambourg et de Gênes et par là même qu'elle ranimera l'action de nos négociants sur les marchés étrangers, leur y facilitera le placement de nos produits nationaux. »

On voit donc, d'après l'avis des intéressés, que, loin de nuire à notre commerce français, le port franc présente des avantages et, de plus, il attirera

chez nous les produits étrangers, ce qui facilitera le fret pour notre marine marchande.

D. — *Difficultés résultant de notre régime douanier.* — Il reste encore deux objections, qui ont été faites par les protectionnistes. Notre régime douanier est tellement complexe qu'il est impossible d'établir le tarif qui doit être appliqué pour les produits pénétrant dans l'intérieur du territoire et, de plus, l'institution des zones franches entraînerait des dépenses considérables que notre budget serait dans l'impossibilité de supporter.

M. Charles Roux, dans son étude sur la marine marchande, signale l'inconvénient, résultant de la multiplicité de nos tarifs, et, d'après lui, les formalités de la douane seraient si nombreuses que les franchises présenteraient plus d'inconvénients que d'avantages. M. Paul Masson, qui a étudié cette question dans un très bel ouvrage intitulé : *Ports Francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, a réfuté brillamment cet argument ; car d'après les renseignements qu'il a recueillis, la plus grande partie des marchandises qui entrent dans nos ports doivent acquitter le tarif minimum. La Chambre de Commerce de Marseille a calculé que pour les années 1899-1901, les marchandises soumises au tarif maximum, entrées dans le port représentaient 3,88 o/o du mouvement total, celles ayant payé la surtaxe d'entrepôt 0,77, soit en tout 4,65 o/o. Pour les autres ports, la moyenne serait encore moins élevée, 3 o/o à Cherbourg, 2,65 à Boulogne, 0,31 à Bayonne et 0,10 à Dunkerque,

Voici de plus ce que disait M. Cauwès, professeur à la Faculté de Droit, dans un article sur ce sujet (1) : « Au fond, je ne vois pas grande différence entre le régime français et le régime allemand, si nous considérons le régime général de droit commun pour ainsi dire... Il y a prépondérance en Allemagne du tarif autonome (maximum) sur le tarif conventionnel (celui des traités de 1892), prépondérance en France du tarif minimum sur le tarif maximum ; et dans les deux pays, combinaisons ou dosages variables de l'un et de l'autre suivant les provenances. Il y a donc en Allemagne une certaine diversité de tarifs à appliquer aux produits qui, après avoir pénétré dans le port franc, en voudraient sortir pour entrer dans le territoire douanier. »

Ainsi que le montre l'éminent professeur, il n'y a donc pas d'obstacles insurmontables résultant de notre tarif douanier et on peut conclure en cette matière par la phrase suivante de M. Cauwès :

« Eh bien ! si on fait cela en Allemagne, je ne vois pas que ce soit beaucoup plus difficile à faire en France. »

Voici, du reste, au sujet du tarif à appliquer, ce que dit le projet du gouvernement :

Art. 9. — Les marchandises qui passeront de la zone franche en territoire douanier seront soumises aux tarifs et aux surtaxes, qui leur seraient appliquées si elles provenaient directement de leur pays

---

1. *Réforme économique*, 1901, pp. 293-295.

d'origine, toutes les fois que cette origine pourra être justifiée dans les conditions prescrites par l'administration des douanes.

Dans le cas où cette origine ne pourrait être établie, les marchandises seront soumises au tarif général des douanes en vigueur et aux surtaxes spécifiées dans la loi du 11 janvier 1892.

La Commission a accepté le texte du Gouvernement, en admettant les justifications d'origine, toutes les fois qu'elles seront possibles.

E. — *Dépenses considérables nécessaires pour la création des ports francs.* — Enfin nous ne dirons que quelques mots de l'argument financier qui consiste à montrer les dépenses considérables que doit entraîner la création de zones franches. Pour justifier cet argument, on a invoqué l'exemple de l'étranger et tout spécialement le chiffre de 375 millions dépensés pour le port de Hambourg. En réalité, ce n'est pas la franchise qui a été la cause de cette dépense considérable ; mais au moment où l'on a créé le port franc, on a refait les anciens bassins et on les a pourvus d'un outillage puissant, il s'agit donc là d'une simple coïncidence et il semble difficile d'employer un pareil exemple pour justifier cet argument. Il n'y a donc pas lieu de prévoir de grandes dépenses, ce n'est que lorsque les zones franches auront obtenu le succès, qu'on est en droit d'espérer, qu'il faudra entreprendre de grands travaux et les frais seront largement compensés par

les bénéfices que retireront l'industrie française et la marine marchande de cette institution.

## SECTION IV

### *Avantages des ports francs*

La création des ports francs dans notre pays, serait d'une très grande utilité pour le commerce, l'industrie et la marine française.

A. — *Avantages commerciaux.* — Le principal avantage commercial consiste dans le développement d'une branche de commerce, qui est connue sous le nom de commerce de réexportation. Ce commerce permet de réaliser de grands bénéfices, ainsi que le montre M. Garonne, dans les *Réflexions sur le Commerce de France* :

« C'est celui où l'industrie se développe avec plus d'art, puisqu'elle ne s'enrichit des productions qui nous manquent que pour leur donner une nouvelle valeur, puisqu'elle ne ravit souvent des matières premières à un pays que pour les lui revendre avec le bénéfice de la préparation. Et certes, ce commerce qui ne doit pas être séparé de l'exportation et qui l'emporte même sur elle, doit être encouragé avec autant de soin que les exportations, puisqu'il contribue comme elle, à accroître la richesse de l'Etat. » En effet, le commerce aujourd'hui recherche « les grands marchés » parce que, le commerçant est certain de trouver la vente de ses produits et de pouvoir ache-

ter avec facilité et bon marché les marchandises dont il a besoin.

Les grands marchés internationaux se trouvent dans les ports francs de Hambourg, de Brême et de Copenhague ; c'est pour cela que toutes les marchandises y affluent et c'est ce qui fait la richesse de ces villes. Autrefois, lorsque nous avions des ports francs, il en était de même. Marseille était le rendez-vous de tous les navigateurs et le port où venait se concentrer tous les produits des peuples de la Méditerranée. Le jour où l'on créera des zones franches, il est certain qu'elles deviendront de grands centres commerciaux, comme le sont les ports étrangers et comme l'étaient nos anciennes villes franches. « La France, comme le disait M. Charles Roux, est désignée par la nature, comme le magasin universel, le terrain d'échange et de transit du genre humain. »

Et M. Antonin Rédier, dans la *Revue politique et parlementaire* de septembre 1901, énumérait ainsi les avantages de la franchise :

« Du coup la situation géographique de notre pays, dont on a dit tant de mal dans ces dernières années, retrouverait tous ses avantages. Ni Londres, ni Anvers, ni Hambourg, ne seront des marchés mieux placés sur la carte, que ne le seraient Dunkerque ou Rouen. Et du moment qu'il ne s'agirait pas de donner aux produits, dès leur arrivée en Europe, leur destination finale, mais de les déposer, en attendant la vente, sur un point du continent, les ports d'avant-garde comme ceux que nous

aurions sur l'Océan à Bordeaux et à Nantes, retrouveraient la vieille supériorité qu'on n'aurait jamais dû leur laisser perdre. »

Au point de vue de nos exportations nationales, les ports francs permettent de mélanger les produits étrangers aux produits du pays et de les exporter ensuite. Voici, au sujet des vins, ce qu'écrit M. Rédier : « Le coupage des vins ne se ferait plus en Espagne, mais à Bordeaux. On n'irait plus chercher les marchandises françaises à Hambourg, mais dans nos ports dont on s'habituerait à reprendre le chemin. Des étrangers viendraient peut-être, comme ils l'ont déjà, s'installer sur notre territoire, et à notre réputation qui véritablement ne nous sert plus à rien, ils viendraient substituer leur génie commercial, dont nos marques après tout bénéficieraient. Les noms français placés sur les barils, les caisses, les bouteilles rappelleraient à l'univers un peu trop oublieux de nous, que nous existons toujours. »

Ainsi que nous venons de le voir, les bénéfices commerciaux des zones franches sont loin d'être négligeables et s'étendent à toutes les catégories de commerce.

B. — *Avantages industriels.* — En matière industrielle, les avantages sont encore plus considérables et il nous faut examiner tout d'abord la question de la construction maritime. Nous avons constaté, au cours de cette étude sur la marine marchande, que le prix de nos navires, sous le régime des primes, était beaucoup plus cher qu'en Angleterre et nous

avons montré que cette différence de prix atteignait parfois 90 o/o.

En laissant de côté les exagérations de nos constructeurs et les bénéfices considérables qu'ils réalisent du fait des primes, il est certain qu'aujourd'hui la lutte est impossible avec les étrangers par suite des droits de douane que doivent payer les matières premières. Le jour où le constructeur sera débarrassé de ces entraves, il est certain qu'il pourra construire au même prix que ses rivaux. Nous avons vu, en effet, que sous l'empire de la loi de 1866, qui admettait les matières premières en franchise, la construction française était aussi bon marché que la construction étrangère et elle avait en plus, une réputation universelle de solidité et d'élégance.

Les ports francs sont donc, pour la construction française, le seul remède vraiment efficace, et il serait urgent d'appliquer cette mesure de salut le plus tôt possible.

De plus, nous avons vu les nombreuses industries qui existent dans le port de Hambourg et il est certain qu'elles pourraient se créer également dans nos zones franches.

C. — *Avantages maritimes.* — Le port franc, par le mouvement continu d'importation et d'exportation, favorise la marine marchande et c'est ainsi que les ports de Hambourg, de Copenhague et de Brême, sont les têtes de ligne des compagnies de navigation du monde entier.

Pour que les armateurs puissent gagner de l'argent,

il faut qu'ils trouvent du fret, c'est là une condition indispensable pour la prospérité de la marine marchande.

« Si on veut la prospérité de la marine marchande, écrit M. Trouillot, il faut qu'elle dispose de fret en quantité suffisante, à la fois à la sortie et à l'entrée ; le fret de sortie provenant des exportations et le fret de retour étant fourni par les importations, il faut que les navires ne soient pas exposés à revenir sur lest, sinon ce retour renchérit dans des proportions considérables le fret de sortie. »

Or, le seul moyen d'avoir du fret, pour nos armateurs, c'est la création de ports francs ; parce que le port franc devient comme nous l'avons vu un marché mondial où affluent les marchandises de tous les pays et où les navires qui débarquent les produits étrangers sont certaines de trouver en peu de temps un autre fret rémunérateur.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, on peut lire la phrase suivante : « Ce qui manque à notre marine, c'est un fret abondant ; et pour favoriser ce fret, il paraît nécessaire d'avoir recours aux ports francs. »

Voilà le moyen vraiment efficace de venir au secours de notre armement et il faut indiquer un autre avantage, qui est la conséquence du premier, c'est que l'abondance du fret attire les navires.

Plus un port est fréquenté par les navires et plus il en retire de bénéfices de toute sorte, résultant des

droits payés et des dépenses qui sont faites pour le ravitaillement ou pour toute autre cause.

Enfin, le port franc permet d'affranchir la navigation maritime d'un grand nombre d'obligations imposées par la loi fiscale.

Voici à ce sujet ce que dit M. Bossuet dans son livre sur les ports francs, p. 141 :

« En France, tout navire qui arrive dans un port doit dans les vingt-quatre heures déposer son manifeste et sa traduction authentique si ce dernier est en langue étrangère. Viennent ensuite la déclaration de détail par l'armateur ou le consignataire dans les trois jours, des quantités, qualités, poids, mesures des marchandises. Le permis de débarquement obtenu souvent non sans attente, puis a lieu seulement le débarquement, qui doit être opéré en présence des préposés. Il y a enfin les visites et vérifications. Et tout cela se reproduit exactement pour les chargements de sortie. »

« Ces opérations, inutile de le dire, prennent infiniment de temps et coûtent cher. Dans le port franc, elles disparaîtraient complètement. Le navire pourrait immédiatement débarquer toute sa marchandise, recevoir son changement et reprendre aussitôt la mer. Il économiserait ainsi un temps considérable et serait en mesure de faire dans le cours d'une année des voyages plus nombreux. »

Les ports francs présentent donc des avantages très nombreux au point de vue commercial, industriel et maritime, ils seraient un moyen puissant de

venir en aide à notre marine marchande et l'on peut dire qu'avec cette institution il y a tout à gagner et rien à perdre.

## SECTION V

### *Etat de la question en France*

La question des ports francs n'est pas une question nouvelle et depuis plus de dix ans elle est l'objet de brillants écrits et de nombreuses polémiques.

En 1896, le Congrès des Chambres Syndicales Commerciales et Industrielles de France et des Chambres de Commerce à l'étranger émettait le vœu :

« Que les ports ou partie des ports de Dunkerque, le Havre, Bordeaux, Marseille et un emplacement à déterminer dans Paris ou sa banlieue, soient constitués ports francs, à l'exemple de ce qui existe en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Danemark. »

Depuis cette époque, de nombreuses manifestations se sont produites en faveur des ports francs et on peut dire que les organisations représentant les plus grands intérêts commerciaux et maritimes sont favorables à leur établissement.

De son côté, le Parlement est saisi depuis longtemps de cette question. En 1898, M. Charles Roux, dans son rapport sur le budget du commerce, préconisait : « la création de zones franches, à l'imitation de celles existant chez nos voisins à Hambourg, à Brême, à Copenhague »,

La première proposition de loi est celle de M. Brunet en mars 1899, qui est ainsi conçue : « Article unique : Le gouvernement est invité à créer des ports francs, à Marseille, Bordeaux, le Havre, Dunkerque, Djibouti, Madagascar, en Algérie, en Tunisie et sur tous autres points où cela paraîtra nécessaire, dans l'intérêt du commerce et de la marine de commerce. »

Une proposition de MM. Thierry, Risfal, Brindeau et Jourde fut déposée le 2 mai 1899.

Enfin M. Antide Boyer présenta, le 4 mai 1899, une autre proposition ainsi conçue :

« Article premier. — Le Gouvernement est autorisé à négocier la création de ports francs avec les départements, communes et chambres de commerce qui en feront la demande.

« Art. 2. — Les règlements d'administration publique détermineront les conditions dans lesquelles seront installés et gérés les ports francs. »

Toutes ces propositions furent envoyées à la commission du commerce et de l'industrie de la Chambre des députés, et la Chambre donna à cette commission plein pouvoir pour visiter les principaux ports francs.

A la suite de cette enquête, M. Muzet déposa son très intéressant rapport où étaient relatés les résultats des visites faites par la commission, et il le fit suivre du projet de loi suivant :

## PROJET DE LOI

Article premier. — Il pourra être établi, par décret rendu en Conseil d'Etat, sur demandes ou avis conformes des municipalités et des chambres de commerce, dans les villes où existe un port maritime ou fluvial, des zones franches de droits de douane, entourées de clôtures permettant une surveillance extérieure.

Art. 2. — Toutes les marchandises pourront entrer librement dans les zones franches sans être soumises à aucun droit de douane; elles pourront également sortir libres de tout droit si elles sont destinées à l'exportation et, dans ce cas, les seules formalités consisteront, pour l'administration des douanes, à en contrôler la destination.

Art. 3. — Il pourra être effectué librement dans ces zones franches tous chargements, déchargements, emballages, déballages, manipulations, transformations et fabrications de marchandises, exercé tous commerces et industries sans que ces diverses opérations soient soumises à aucune formalité douanière ou entraînant la perception d'aucun droit de douane.

Art. 4. — Il pourra être établi, dans ces zones franches, toutes constructions : quais, bassins, hangars, magasins, usines, ateliers, chantiers, avec le matériel, l'outillage, les instruments et accessoires nécessaires à l'exploitation et aux diverses opérations en se conformant aux lois et règlements.

Art. 5. — Il ne pourra être consommé, dans les zones franches, que des boissons ou denrées alimentaires ayant acquitté les droits.

Art. 6. — Les zones franches étant établies uniquement

pour favoriser l'exportation, toutes les marchandises qui en sortiront pour entrer dans l'intérieur du pays seront soumises aux droits de douane du tarif maximum augmentés de la surtaxe d'entrepôt.

Art. 7. — L'établissement et l'exploitation des zones franches et des établissements qu'elles comportent pourront être concédés aux municipalités, aux Chambres de Commerce, aux Chambres syndicales ou aux sociétés privées offrant toutes garanties, et pour une durée déterminée. Les divers droits à percevoir par le concessionnaire devront être approuvés par le décret.

Art. 8. — Pour permettre l'application plus prompte du principe de la loi dans les villes où l'établissement de zones franches aura été décrété, le décret portant création pourra affecter, à titre provisoire, pendant la durée des travaux préparatoires et jusqu'à la mise en exploitation définitive, des emplacements terrestres et maritimes restreints jouissants des avantages de la zone franche.

Le projet déposé en fin de législature ne fut pas discuté ; mais plusieurs députés en saisirent la nouvelle Chambre dès la rentrée. Enfin le gouvernement fit la question sienne ; le 4 avril 1902 M. Trouillot, Ministre du Commerce, déposa un projet sur les zones franches.

Ce projet fut renvoyé à la Commission du Commerce et de l'Industrie et après un remarquable rapport de M. Chaumet, la commission adopta le projet du gouvernement, sauf quelques modifications de détail sans grande importance.

Voici du reste le projet modifié par la Commission.

## PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER. — Dans les villes pourvues d'un port maritime, il peut être décidé, par décret rendu en Conseil d'Etat, après enquête, que les marchandises seront admises en franchise de tous droits de douane et des taxes intérieures de consommation dans une portion du port et des territoires adjacents.

Le décret précité ne peut intervenir que sur la demande de la Chambre de Commerce et après avis favorable du Conseil Municipal.

Art. 2. — Les portions du domaine public comprises dans la zone franche restent soumises, chacune en ce qui la concerne, au régime qui leur est propre.

Les terrains dépendant du domaine public maritime, qui seront reconnus nécessaires pour le fonctionnement de la zone franche, en vue d'y établir des magasins, des entrepôts ou des chantiers de constructions navales, peuvent être concédés à la Chambre de Commerce par décret rendu en Conseil d'Etat.

En outre, des décrets peuvent déclarer d'utilité publique l'acquisition par la Chambre de Commerce, en dehors du domaine public, des terrains utiles à la bonne exploitation de la zone franche.

Il sera procédé à l'expropriation des dits terrains dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — Les propriétaires de terrains compris dans le périmètre de la zone franche pourront, dans le délai d'un mois

à partir de la mise en demeure qui leur sera notifiée par la Chambre de Commerce, déclarer à la Préfecture qu'ils entendent délaissier, moyennant indemnité, les dits terrains. L'indemnité à la charge de la Chambre de Commerce sera fixée conformément à la loi du 3 mai 1841.

Au cas où des biens appartenant à des incapables, à des départements, communes; établissements publics ou à l'Etat sont compris dans le périmètre, leur délaissement aura lieu conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 6 de la loi du 22 décembre 1888.

La Chambre de Commerce doit, sur les terrains lui appartenant et sur ceux concédés par l'Etat, établir les magasins, hangars, voies ferrées et outillage nécessaires à la manutention, au transport et à l'emmagasinement des marchandises. Elle pourvoit à toutes les dépenses nécessitées par cette organisation; elle prend également à sa charge le supplément de frais auquel donne lieu la surveillance du périmètre de la zone franche par l'administration des douanes.

Pour l'indemniser des dépenses mises à sa charge, elle sera autorisée, s'il y a lieu, à percevoir à son profit des péages établis dans des conditions fixées par les lois des 9 avril 1898 et 7 avril 1902, et des droits de magasinage, de manutention et de transport, conformément à des tarifs arrêtés après avis du Conseil Municipal et du Ministre des Travaux Publics, par le Ministre du Commerce.

Au cas de suppression de la zone franche, les terrains, bâtiments et matériel d'exploitation appartenant à la Chambre de Commerce et qui ne pourraient être utilisés pour la gestion de ses services, seront vendus par elle et le produit de cette vente sera appliqué à l'extinction des dettes ou emprunts

contractés par la Chambre de Commerce, en vue de l'établissement de la zone franche.

Le surplus, s'il y a lieu, sera versé à l'Etat, qui devra l'employer à exécuter ou à compléter les ouvrages du port. la Chambre de Commerce entendue.

Art. 5. — La Chambre de Commerce a la faculté de concéder temporairement l'usage de ses terrains à des particuliers ou à des sociétés qui se chargeraient de la construction et de l'entretien des bâtiments et de l'outillage prévus au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4. La concession est obligatoire lorsqu'il s'agit de l'établissement d'industries dont l'exercice est autorisé dans la zone franche.

Ces concessions sont approuvées, après avis du Ministre des Travaux Publics, par le Ministre du Commerce ; elles ne peuvent être faites qu'à des Français, à des sociétés ayant dans leur conseil d'administration ou de surveillance une majorité de citoyens français ou à des étrangers admis à fixer leur domicile en France.

Art. 6. — Sont autorisées dans les zones franches toutes opérations de manutention, de triage, de mélange, d'assortiment et de manipulation.

Sont autorisées également les opérations industrielles auxquelles le bénéfice de l'admission temporaire est accordé par la législation en vigueur, la fabrication des allumettes, la manipulation des tabacs étrangers.

Peuvent être également autorisées par décret, après avis du comité consultatif des arts et manufactures, les industries nouvelles ou disparues, lorsqu'il sera établi qu'à la date de la demande des intéressés, il n'existait pas sur le territoire douanier d'industrie identique ou similaire.

Art. 7. — Sont prohibées à l'entrée des zones franches, les marchandises en provenance de pays contaminés dans les conditions prévues par les lois et règlements sur la police sanitaire, les produits visés à l'article 15 de la loi du 11 janvier 1892, les poudres, armes et munitions, la saccharine et ses succédanés et les contrefaçons en librairie.

Art. 8. — Il est interdit d'habiter, de consommer et de vendre au détail dans les zones franches, sauf les exceptions visées au paragraphe 4 de l'article 10.

Il est également interdit d'y céder ou d'y louer aucun emplacement ou bâtiment à des personnes ou à des sociétés ne remplissant pas les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5.

Art. 9. — Les marchandises qui passeront de la zone franche en territoire douanier seront soumises aux tarifs et aux surtaxes qui leur seraient appliquées si elles provenaient directement de leurs pays d'origine, toutes les fois que cette origine pourra être justifiée dans les conditions prescrites par l'administration des douanes.

Dans le cas où cette origine ne pourrait être établie, les marchandises seront soumises au tarif général des douanes en vigueur et aux surtaxes spécifiées dans la loi du 11 janvier 1892.

Art. 10. — Le décret instituant la zone franche déterminera :

1° Les limites de la zone, ses modes de clôture et les moyens de surveillance ;

2° Les justifications nécessaires pour que les marchandises soient exemptes du tarif général des douanes et des surtaxes, conformément à l'article 9 ;

3° Les exceptions qui pourront être apportées aux dispositions de l'article 8 en faveur des agents chargés de la surveillance

ou du personnel travaillant dans l'enceinte de la zone franche. Il ne pourra être livré à la consommation que des objets ou marchandises ayant acquitté les taxes fiscales ;

4° Les marques, désignations ou signes distinctifs qui devront différencier les produits sortant de la zone franche des marchandises similaires d'origine exclusivement française ;

5° Enfin, il portera approbation du cahier des charges comprenant toutes les autres mesures nécessaires pour assurer l'exploitation de la zone franche.

Art. 11. — Toute personne qui aura contrevenu ou tenté de contrevenir aux dispositions des articles 6, 7 et 8 de la présente loi sera punie d'une amende de 300 francs à 5.000 francs ; en cas de récidive, l'amende peut être portée au double. Les produits et marchandises sont confisqués.

Ces contraventions sont constatées comme en matière de douane et poursuivies devant les tribunaux correctionnels, soit à la diligence du procureur de la République, soit à la requête de l'Administration des douanes.

Art. 12. — Sont et demeurent applicables dans les zones franches les lois du 28 juillet 1824 sur les altérations ou suppositions de noms en matière commerciale, du 23 juin 1857 sur les marques de fabrique et de commerce, du 26 novembre 1873 sur les timbres ou signes apposés sur ces marques, les traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété industrielle, et enfin tous autres articles de lois ou de règlements en vigueur dans les ports maritimes, en ce qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

En outre, sont interdits dans les zones franches :

1° Toute apposition sur des produits originaires de l'étran-

gers soit en totalité, soit pour partie, naturels ou fabriqués sur leurs enveloppes, étiquettes, marques, etc., sur les imprimés ou écrits s'y rattachant, d'un signe et d'une désignation ou indication quelconque de nature à faire croire que lesdits produits proviennent intégralement du territoire français, ou du territoire d'une colonie ou possession française ;

2° Tout usage de signes, désignations ou indications précitées, et tout acte de vente ou mise en vente des produits ci-dessus mentionnés portant ces signes, désignations ou indications.

La saisie des objets illicites sera faite conformément aux dispositions de l'article 19 de la loi du 23 juin 1857.

Toute infraction à ces interdictions sera punie d'une amende de 50 à 2.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 13. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par la présente loi.

Depuis 1903, la question des zones franches n'est pas encore venue en discussion devant le Parlement.



## CONCLUSION

Arrivé à la fin de l'étude sur la marine marchande, il nous faut dégager les idées qui ont dirigé ce travail.

En ce qui concerne la construction, nous avons vu que la main-d'œuvre n'était pas plus onéreuse en France qu'à l'étranger et que la seule différence de prix admissible entre les chantiers anglais et français provenait des droits de douane perçus sur les matières premières. Il n'y a qu'un remède à cette situation et qu'un moyen d'établir l'égalité entre nos chantiers et ceux de nos rivaux, c'est d'admettre les matières premières en franchise dans les ports francs. Et que l'on ne vienne pas nous dire que la construction française sera toujours inférieure à la construction anglaise par suite des frais de transports du fer et de l'acier en France. D'une part on peut répondre à cette objection en citant l'exemple d'un des chantiers navals des plus considérables et des plus prospères du monde entier, celui de Belfast, en Irlande, qui reçoit ses matières premières de Glasgow. Or les frets de Glasgow-Belfast, et de Glasgow-le Havre ne diffèrent pas d'un schelling, les chantiers du Havre

sont donc placés à ce point de vue en parfaite égalité avec les chantiers irlandais. D'un autre côté, il est permis d'envisager dans un avenir assez rapproché, le jour où la France cessera d'être tributaire des autres nations pour le fer et l'acier. Depuis quelques années, dans les départements de la Mayenne, de l'Orne, de l'Ille-et-Vilaine et du Maine-et-Loire, on a découvert des minerais de fer de la plus grande richesse, qui assureront une production plus importante que celles de nos régions de l'Est. Ce jour-là, on ne pourra plus invoquer l'infériorité de notre pays et la situation de la France sera privilégiée.

En matière de construction, comme du reste en matière commerciale, il faut produire à bon marché. Mais pour obtenir ce résultat, il est nécessaire d'avoir un grand nombre de commandes et ces commandes ne peuvent affluer que lorsque les prix sont avantageux. Le système des primes a l'inconvénient de raréfier les commandes et d'élever par suite les prix de la construction, tandis que le régime des ports francs, présente le double avantage de permettre une production abondante et une vente à bon marché ; il est donc nécessaire d'adopter cette mesure pour la construction française.

La question de l'armement est plus délicate et plus complexe, les difficultés que l'on rencontre ne sont cependant pas insurmontables. Les causes d'infériorité tiennent au manque de frets et aux charges administratives imposées à nos armateurs. Nous avons vu que très souvent nos armateurs laissent échapper le

fret, puisque nous payons environ 300 millions par an aux nations étrangères. La cause de ce manque d'initiative c'est la prime qui engourdit les courages, puisqu'elle suffit à rémunérer toutes les entreprises maritimes.

Le jour où l'on supprimera les primes, le fret national serait peut-être insuffisant, pour permettre de réaliser des bénéfices commerciaux. Il est donc nécessaire de faire de nos ports, au moyen de zones franches, de grands entrepôts internationaux, où afflueront les navires et les marchandises de tous les pays. Nous ne tablons pas sur des hypothèses chimériques et lointaines, nous ne parlons que de réalités tangibles. Il suffit de voir le développement des ports francs de l'Allemagne, du Danemark et des autres pays, pour affirmer que des résultats aussi brillants peuvent être obtenus dans notre pays et que notre situation géographique permet de réaliser toutes les conditions nécessaires pour la création d'un système de zones franches.

Quant aux charges administratives imposées aux armateurs, elles sont surtout pénibles pour les marins et nous avons essayé de réfuter les objections présentées par l'armement. Cependant, nous ne demandons pas mieux que l'on renverse tous les obstacles et que l'on supprime toutes les charges. Si l'Inscription Maritime présente des lacunes, il est utile de remanier, de mettre à jour le plus tôt possible cette antique législation ; et si l'on parvient à démontrer que sa suppression amènerait la prospé-

rité de notre marine, nous n'y voyons aucun inconvénient étant donné que de nos jours, il serait facile de recruter les équipages de la flotte par engagement volontaire, puisque l'on exige sur le navire de guerre moderne surtout des qualités techniques, au lieu des qualités professionnelles qui étaient indispensables sur les anciens navires à voiles.

M. Estier, dont la parole fait autorité en matière maritime, disait devant la commission extra-parlementaire de 1904, page 15 :

« J'ajoute que nous, armateurs, qui nous livrons à l'industrie la plus difficile du monde et qui ne sommes pas protégés par des limites douanières alors que, au contraire, l'intérêt général du pays appelle la concurrence, *j'ajoute que nous ne demanderions rien, non absolument rien, si on nous laissait la liberté qu'on laisse à toutes les industries.* »

Nous approuvons entièrement ces paroles de M. Estier ; puisque les armateurs demandent la liberté, qu'on la leur accorde pleine et entière. Nous ne pensons pas, cependant, qu'il serait prudent de supprimer sans transition toute la législation actuelle. Adam Smith, le père du libre-échange, disait qu'il était dangereux pour un pays habitué à la protection d'adopter brusquement le régime de la liberté. Il est donc nécessaire de ménager les étapes, pour passer du système des primes au régime idéal que nous avons préconisé.

Nous ne voulons pas non plus affirmer que le régime des ports francs est le remède magique qui

seul fera renaître notre marine, il y a à côté de cette réforme primordiale bien d'autres questions à examiner : l'amélioration de nos ports et de nos communications intérieures, la création des tarifs soudés, la suppression du courtage maritime, la diminution des formalités nombreuses exigées pour les navires, etc.

C'est là un vaste programme qui ne peut recevoir immédiatement son application ; mais ce qu'il importe, c'est de renoncer au système néfaste des primes et de chercher avec précision et méthode une autre voie pour développer notre marine marchande.

C'est cet esprit de suite qui nous manque souvent et nous ne pouvons mieux faire que de conclure par cette très belle citation de M. Swoob qui disait dans une de ses conférences :

« J'ai promis de vous parler du danger allemand, il pourrait à mon avis se résumer en un seul mot : la méthode. Nos ennemis ne s'emballent pas au hasard sur quelques phrases creuses et sonores, ils travaillent patiemment et scientifiquement en toutes circonstances. C'est moins brillant, mais plus sûr. C'est un Français qui a écrit le discours sur la méthode, mais ce sont les Allemands, qui l'ont mis en action. »

Le jour où le Parlement, convaincu de cette vérité, renoncera à la formule économique des primes et s'appliquera à chercher patiemment un autre remède à l'infériorité de notre construction et de notre armement, ce jour là, la marine marchande française sera sauvée.

## BIBLIOGRAPHIE

### Documents Officiels

#### A. — *Textes législatifs*

- Ordonnance de 1681, sur la Marine Marchande.  
Loi du 21 septembre 1793. Acte de navigation.  
Décret de la Convention du 27 vendémiaire an II.  
Loi du 28 avril 1816.  
Loi du 6 mai 1841.  
Loi du 19 mai 1866.  
Loi du 30 janvier 1872.  
Décret réglementaire du 17 août 1881.  
Loi du 31 juillet 1890.  
Loi du 30 janvier 1893.  
Décret réglementaire du 25 juillet 1893.  
Proposition de M. Brunet, 30 mars 1899, sur les ports francs.  
Proposition de MM. Thierry. Brindeau et Jourde, 2 mai 1899,  
sur les ports francs.  
Loi du 7 avril 1902.  
Projet de loi du 4 avril 1903 sur les ports francs.  
Loi du 20 avril 1906.  
Circulaire du 25 septembre 1906.

#### B. — *Documents parlementaires*

*Journal officiel*, 1866, 1872, 1873, 1876, 1877, 1878, 1880

1881, 1890, 1891, 1893, 1897, 1899, 1901, 1902,  
1905, 1906.

Enquête extra-parlementaire, 1868.

Enquête extra-parlementaire, 1873.

Commission extra-parlementaire, 1897.

Commission extra-parlementaire, 1904.

Rapport Dupuy de Lôme, sur la marine marchande, 1868.

Rapport Ancel, 1872.

Rapport Le Cesne sur la marine marchande, 1877.

Rapport Siegfried sur la marine marchande, 1892.

Rapport Charles Roux sur le budget général de l'exercice 1898-  
1897.

Rapport de M. Thierry sur la marine marchande, 1900.

Rapport de M. Alexis Muzet sur les ports francs en France et  
dans les Colonies, 1901.

Rapport de M. Chaumet sur les zones franches dans les ports  
maritimes, 1903.

Rapport de M. Baudin sur la marine marchande, 1905.

### Thèses

#### *Thèses de Paris*

1<sup>o</sup> Les primes à la marine marchande. Paris, 1900 (M. Le Roux  
de Bretagne).

2<sup>o</sup> Marine marchande, primes et subventions. Paris, 1900  
(M. Schayé).

3<sup>o</sup> La crise de la marine marchande. Paris, 1904 (M. Vauge-  
las).

4<sup>o</sup> Ports francs. Paris, 1899 (M. Duthoya).

5<sup>o</sup> Ports francs. Paris, 1902 (M. Boucher).

6° Ports francs. Paris, 1902 (M. Delaunay).

7° Ports francs, Zones franches. Paris, 1904 (M. Bossuet).

### *Thèses de province*

1° Etude économique sur la situation de la marine française, 1896 (M. Lemée).

2° Histoire de la politique de la France à l'égard de sa marine marchande, 1901 (M. Vigier).

3° Essai sur le problème de la marine marchande, 1903 (M. Prieur).

4° Pourquoi et comment secourir notre marine marchande, 1903 (M. Lemée).

5° Un Port franc à Marseille, 1899 (M. Amiot).

### **Périodiques**

*Revue politique et parlementaire*. Septembre 1901, 10 décembre 1903, 10 mars 1904.

*Revue générale de la marine marchande*, 1898, 1905, 1906.

*L'Economiste Français*, 26 décembre 1874, 2 et 9 janvier 1875-1876, p. 702, 1877 13 janvier, 1880 27 mars, 28 mai, 9 juillet, 1897 11 et 22 septembre, 1899, 9 et 16 septembre, 1899, 11 février, 1903, 30 mai.

*Le Monde économique*, 13 février 1892.

*La Revue d'économie politique*, octobre 1891.

*Le Journal des économistes*, 1871, 1876, 1878, 1887.

*Revue de droit international Maritime*, 15 septembre 1862, 15 octobre 1876.

*Revue des Deux-Mondes*, février 1897.

*Revue maritime*, janvier, mars, mai, août 1899.

*Journal des Transports*, 22 avril 1899.

*Le Moniteur maritime*, 1899.

*Revue scientifique*, 10 et 17 juin 1899.

*Mer et Marine*, 10 février 1906, 26 juin 1906.

*Revue de Paris*, 25 octobre 1900.

### **Ouvrages Techniques**

AMÉ. — Etude économique sur les tarifs des douanes et les  
Traité de Commerce.

ARTAUD. — La Franchise du Port de Marseille.

BERTAS. — Marseille port franc.

BERTEAUT. — Marseille et les intérêts nationaux qui se ratta-  
chent à ce port.

BERTHÉLEMY. — Traité de Droit Administratif.

CAUWÈS. — Cours d'Economie politique.

FÉVRIER. — Etude sur les Ports francs.

GARONNE. — Réflexion sur le Commerce de France.

GIDE. — Manuel d'Economie politique.

MASSON. — Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui.

MONCHRESTIEN. — Traité d'Economie politique.

PLESSIS. — Navires et ports de commerce.

RAMBAUD. — Manuel d'Economie politique.

ROUX (Ch.). — Notre Marine Marchande.

ROUSIERS. — Hambourg et l'Allemagne contemporaine.

SARRAUT (Maurice). — Le problème de la Marine Marchande.

**Dictionnaires et Répertoires**

**BLOCH.** — Dictionnaire de l'Administration.

Grande Encyclopédie.

**SAY (Léon).** — Nouveau Dictionnaire de l'Economie politique.

---

Vu : le Doyen,  
**Ch. LYON-CAEN**

Vu : le président de la thèse,  
**BERTHÉLEMY**

Vu et permis d'imprimer :  
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris  
**LIARD**

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                             | Pages |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| INTRODUCTION.....                                                                           | 7     |
| CHAPITRE I. — <i>Histoire de notre marine et étude des</i><br><i>principales lois</i> ..... | 12    |
| <i>Section I.</i> — Législation avant 1881.....                                             | 12    |
| <i>Section II.</i> — Législation actuelle, loi de 1881.....                                 | 16    |
| —                —    loi de 1893.....                                                      | 18    |
| —                —    loi de 1902.....                                                      | 21    |
| —                —    loi de 1906.....                                                      | 25    |
| CHAPITRE II. — <i>Critique des primes</i> .....                                             | 29    |
| <i>Section I.</i> — Critique au point de vue théorique.                                     | 29    |
| <i>Section II.</i> — Critique au point de vue pratique..                                    | 30    |
| A. Système inefficace.....                                                                  | 30    |
| B. Système onéreux.....                                                                     | 32    |
| C. Danger de représailles.....                                                              | 35    |
| <i>Section III.</i> — Exemple des pays étrangers.....                                       | 35    |
| A. Allemagne.....                                                                           | 36    |
| B. Angleterre.....                                                                          | 37    |
| <i>Section IV.</i> — Mouvement d'opinion contre les<br>primes.....                          | 39    |
| A. A l'étranger.....                                                                        | 39    |
| B. En France.....                                                                           | 41    |
| CHAPITRE III. — <i>Infériorité de notre marine</i> .....                                    | 44    |

**Première partie. — Construction**

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| <i>Section I.</i> .....                                        | 47 |
| A. Matières premières.....                                     | 47 |
| B. Main-d'œuvre.....                                           | 48 |
| C. Frais généraux.....                                         | 51 |
| <i>Section II. — Critique des constructeurs.</i> .....         | 53 |
| A. Négligence des constructeurs.....                           | 54 |
| B. Bénéfices considérables réalisés grâce aux pri-<br>mes..... | 57 |
| C. Prix élevé de la construction.....                          | 59 |
| D. Lenteur de la construction.....                             | 61 |
| <i>Section III. — Avantages de la liberté.</i> .....           | 64 |

**Deuxième partie. — Armement**

|                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Section I. — Causes naturelles d'infériorité.</i> ....                       | 70  |
| A. Situation géographique.....                                                  | 70  |
| B. Le manque de fret.....                                                       | 72  |
| <i>Section II. — Causes économiques.</i> .....                                  | 88  |
| Le régime douanier.....                                                         | 88  |
| <i>Section III. — Causes résultant des charges admi-<br/>nistratives.</i> ..... | 89  |
| § 1. Charges du matériel.....                                                   | 90  |
| § 2. Charges du personnel.....                                                  | 92  |
| A. Composition des équipages (loi de 1793)....                                  | 93  |
| B. Salaires.....                                                                | 99  |
| C. Nourriture.....                                                              | 104 |

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| D. Autres charges. Rapatriement et conclusion.....                                                        | 109 |
| CHAPITRE IV. — <i>Les Ports francs</i> .....                                                              | 115 |
| Introduction.....                                                                                         | 115 |
| Section I. — Historique des Ports francs.....                                                             | 116 |
| Section II. — Les Ports francs d'aujourd'hui.....                                                         | 124 |
| Etude de Hambourg.....                                                                                    | 124 |
| A. — Notions générales.....                                                                               | 124 |
| B. — Organisation et Administration.....                                                                  | 126 |
| C. — Importance commerciale, industrielle et maritime.....                                                | 128 |
| Section III. — Critiques adressées aux ports francs.....                                                  | 131 |
| § I. — Critiques d'ordre général.....                                                                     | 132 |
| A. — Les zones franches ne donnent pas de bons résultats.....                                             | 132 |
| B. — Le port franc est une atteinte grave au protectionnisme.....                                         | 133 |
| C. — Cette institution fait double emploi avec le système de l'entrepôt et de l'admission temporaire..... | 134 |
| D. — Avant de créer des ports francs, il faut améliorer nos communications intérieures....                | 137 |
| § 2. — Inconvénients pratiques des ports francs..                                                         | 139 |
| A. — Pertes pour le Trésor et création d'un privilège.....                                                | 139 |
| B. — Danger de fraude et de contrebande.....                                                              | 140 |
| C. — Les ports francs favorisent le commerce étranger.....                                                | 144 |
| D. — Difficultés résultant de notre régime doua-                                                          |     |

|                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| nier.....                                                                         | 147 |
| E. — Dépenses considérables nécessaires pour<br>la création des ports francs..... | 149 |
| <i>Section IV.</i> — Avantages des Ports francs.....                              | 150 |
| A. — Avantages commerciaux.....                                                   | 150 |
| B. — Avantages industriels.....                                                   | 152 |
| C. — Avantages maritimes.....                                                     | 153 |
| <i>Section V.</i> — Etat de la question en France.....                            | 156 |
| CONCLUSION.....                                                                   | 167 |
| BIBLIOGRAPHIE.....                                                                | 172 |
| TABLE DES MATIÈRES.....                                                           | 177 |



